

Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503517>

CA1
YC19
-T83

173



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Thursday, March 28, 2002

Le jeudi 28 mars 2002

Issue No. 26

Fascicule n° 26

Eleventh and twelfth meetings on:
The examination of issues facing the
intercity bus industry

Onzième et douzième réunions concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant
l'industrie du transport interurbain par autocar

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams

Biron

* Carstairs, P.C.

(or Robichaud, P.C.)

Callbeck

Eyton

Forrestall

Gustafson

Jaffer

LaPierre

* Lynch-Staunton

(or Kinsella)

Phalen

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Adams

Biron

* Carstairs, c.p.

(ou Robichaud, c.p.)

Callbeck

Eyton

Forrestall

Gustafson

Jaffer

LaPierre

* Lynch-Staunton

(ou Kinsella)

Phalen

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

TORONTO, Thursday, March 28, 2002
(42)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in Toronto, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson and Maheu (6).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Also in attendance: The Official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the University of Toronto, Civil Engineering:

Richard Soberman, Professor Emeritus of Civil Engineering.

From Coach Canada:

James J. Devlin, President;

Deborah Nayler, Director of Human Resources.

From the Ontario Northland:

Susan Schrempf, Senior Director Marine Services and Service Improvement;

Joan Buckolz, Manager of Administration and Information Services — Passenger.

At 10:45 a.m., the committee suspended.

At 10:55 a.m., the committee resumed.

The witnesses from the University of Toronto, Civil Engineering, Coach Canada and the Ontario Northland made a presentation and answered questions.

The University of Toronto, Civil Engineering, Coach Canada and the Ontario Northland submitted a brief.

At 12:30 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 28, 2002
(43)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:35 p.m., in Toronto, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

TORONTO, le jeudi 28 mars 2002
(42)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 à Toronto, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Forrestall, Gustafson et Maheu (6).

Sont présents: Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

TÉMOINS:

De l'Université de Toronto, Génie civil:

Richard Soberman, professeur émérite de génie civil.

De Coach Canada:

James J. Devlin, président;

Deborah Nayler, directrice des Ressources humaines.

D'Ontario Northland:

Susan Schrempf, directrice principale, Services maritimes et Programme d'amélioration du service;

Joan Buckolz, responsable des services d'administration et d'information — Voyageurs.

À 10 h 45, la séance est suspendue.

À 10 h 55, la séance reprend.

Les témoins de l'Université de Toronto, Génie civil, de Coach Canada et d'Ontario Northland font une présentation et répondent aux questions.

L'Université de Toronto, Génie civil, Coach Canada et Ontario Northland remettent un mémoire.

À 12 h 30, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

TORONTO, le jeudi 28 mars 2002
(43)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 35 à Toronto sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Gustafson and Maheu (5).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The Official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

From the Advisory Council on Accessible Transportation:

Stephen Little, Chair, Advisory Committee on Accessible Transportation.

From the Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, President;

Dave Carroll, Director, Safety and Maintenance;

Ray Burley, Chairman of the Board and Operator of Can-ar Coach Service.

At 3:00 p.m., the committee suspended.

At 3:15 p.m., the committee resumed.

From the Canadian Association of Retired Persons:

Bill Gleberzon, Associate Executive Director;

Judy Cutler, Director of Communications.

The witnesses from the Advisory Council on Accessible Transportation, the Ontario Motor Coach Association and the Canadian Association of Retired Persons made a presentation and answered questions.

The Advisory Council on Accessible Transportation, the Ontario Motor Coach Association and the Canadian Association of Retired Persons, submitted a brief.

At 4:05 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Gustafson et Maheu (5).

Sont présents: Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

Du Conseil consultatif sur le transport accessible:

Stephen Little, président, Comité consultatif sur le transport accessible.

De l'Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, président;

Dave Carroll, directeur, Sécurité et entretien;

Ray Burley, président du Conseil et exploitant de Can-ar Coach Service.

À 15 heures, la séance est suspendue.

À 15 h 15, la séance reprend.

De l'Association canadienne des individus retraités:

Bill Gleberzon, directeur exécutif associé;

Judy Cutler, directrice des Communications.

Les témoins du Conseil consultatif sur l'accessibilité aux transports, de l'Ontario Motor Coach Association et de l'Association canadienne des individus retraités font une présentation et répondent aux questions.

Le Conseil consultatif sur l'accessibilité aux transports, l'Ontario Motor Coach Association et l'Association canadienne des individus retraités remettent un mémoire.

À 16 h 05, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

TORONTO, Thursday, March 28, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I want to welcome the members of the committee and our witnesses and observers to the public hearings here in Toronto of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The subject of our hearings is the committee's special study of intercity buses; thus, we are pleased to be in Toronto, in the province of Ontario.

Toronto is the hub for passenger and air travel in Canada. Because of the population density of Ontario, other public modes, such as bus, are important too. I am sure that the province as a whole may have issues of concern such as we have heard elsewhere: declining populations in small communities; an overall ageing population; and the need for public transportation to give older citizens access to health care and to give youth access to employment opportunities.

The federal Minister of Transport has asked the committee to undertake this study. We have already heard from the public and others in Ottawa, Montreal, Halifax, Vancouver and Calgary.

[*Translation*]

We will be submitting the findings of our study to the Senate by the end of 2002. We have already begun our research and we have drawn upon the work of many committees, studies carried out by the federal government and many provinces on the matter, as well as reports produced by other countries. However, it is essential that as part of our study, we hear the opinion of the public and that is why we are here today.

[*English*]

Occasionally in transportation studies, it is possible for those inquiring to get caught up in the operational problems or even in the details of the equipment of a carrier, or to get caught up in the merits of different regulatory regimes, before fully understanding what the users of the service actually want. The primary responsibility of our inquiry, in our view, is to understand the wants and needs of the user of intercity bus service, what the economist would call the demand side. After all, that is why the carriers are there, to serve the users. We believe that if that demand side is understood, designing responsive service and appropriate regulation may become more straightforward.

TÉMOIGNAGES

TORONTO, le jeudi 28 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je souhaite la bienvenue aux membres du comité et à nos témoins, ainsi qu'à tous les observateurs à ces audiences publiques tenues ici à Toronto par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Le sujet de nos audiences est l'étude spéciale entreprise par le comité sur le transport interurbain par autocar; nous avons donc le plaisir de siéger ici, à Toronto, dans la province de l'Ontario.

Toronto est la plaque tournante du transport aérien des voyageurs au Canada. À cause de la densité de la population de l'Ontario, les autres modes de transport public, comme l'autobus, sont également importants. Je suis certaine que la province dans son ensemble doit avoir des préoccupations dans ce domaine, comme celles que nous avons entendues ailleurs: la baisse de la population dans les petites localités; le vieillissement général de la population; et les transports publics nécessaires pour permettre aux personnes âgées d'avoir accès aux soins de santé et aux jeunes d'avoir accès au marché de l'emploi.

Le ministre fédéral des Transports a demandé au comité d'entreprendre cette étude. Nous avons déjà entendu des représentants du public et d'autres intervenants à Ottawa, Montréal, Halifax, Vancouver et Calgary.

[*Français*]

Nous soumettrons les résultats de notre étude au Sénat avant la fin de l'année 2002. Nous avons déjà entamé nos recherches, et nous avons tiré profit des travaux de nombreuses commissions, des études réalisées par le gouvernement fédéral et bon nombre de provinces sur le sujet, ainsi que des rapports produits à l'étranger. Cependant, il est essentiel que dans le cadre de notre étude nous entendions la position du public, et voilà pourquoi nous sommes ici, aujourd'hui.

[*Traduction*]

Il arrive parfois, quand on se lance dans une étude sur les transports, que l'on s'embourbe dans les problèmes opérationnels ou même dans les détails relatifs à l'équipement utilisé par un transporteur, ou que l'on s'attarde à examiner les mérites de différents régimes de réglementation, avant même de comprendre à fond ce que veulent vraiment les utilisateurs du service. Nous sommes d'avis que notre responsabilité primordiale, dans le cadre de cette enquête, c'est de comprendre ce que veulent les utilisateurs du transport interurbain par autocar, et ce dont ils ont besoin; c'est ce que les économistes appellent la demande. Après tout la raison d'être des transporteurs est de servir les

Concerns over equipment, business, competition, administrative priorities and similar matters should always be put to the test of: What do the users want?

Before we hear from our first witness, I will say a few words to review why we have been asked to study intercity buses.

The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode can go virtually everywhere, it is environmentally friendly, and traditionally it has been inexpensive.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before and are travelling more by automobile. It could be that more people are living in big cities. It could be that there is too much government regulation, or that regulation varies too much from one province to another. This is what we hope to find out in the days and months to come.

Our first witness this morning is Richard Soberman. Please proceed.

Mr. Richard Soberman, Professor Emeritus of Civil Engineering, University of Toronto: Thank you for the opportunity of appearing before this committee.

I should begin with a caveat. Some years ago, I did some work in the bus industry particularly related to bus-rail competition in the Quebec-Windsor corridor and to the implications of the Canada-U.S. Free Trade Agreement for the transportation industry as a whole. However, for the last 10 or 12 years I have been involved almost solely in the area of urban transportation and, in particular, urban public transit. Some of my views, therefore, may be a little dated, as I may not be up to date with the latest events.

I should like to make four points. The so-called "Quebec-Windsor corridor" was a phrase coined back in 1961 in a study I directed done by the Canadian Transport Commission. The notion of the Quebec-Windsor corridor was generated in that study. The conclusion we reached then, which I think is still the case but perhaps to a lesser extent, is that one of the biggest problems faced by the bus industry is that it must match fares offered by highly subsidized VIA Rail service.

What that means is that bus fares have to be competitive with the subsidized competitor. That has constrained the emergence of a wider variety of services tailored to special niche markets. These

usagers. Nous sommes convaincus que si nous comprenons bien la demande, il sera plus simple de concevoir un service adapté et une réglementation appropriée. Toutes les considérations sur l'équipement, les affaires, la concurrence, les priorités administratives et autres questions semblables devraient toujours être passées au crible de ce critère: Que veulent les usagers?

Avant d'entendre notre premier témoin, je voudrais rappeler en quelques mots pourquoi on nous a demandé d'étudier le transport interurbain par autocar.

Le fond du problème, c'est que l'achalandage des autocars interurbains baisse constamment depuis plusieurs décennies. Cette baisse est troublante parce que ce mode de transport est un élément important du réseau de transport des voyageurs. L'autocar peut aller quasiment partout, il ne fait pas de tort à l'environnement, et traditionnellement il ne coûte pas cher.

Il y a plusieurs explications possibles de ce déclin. Ce pourrait être parce que les gens sont plus à l'aise qu'auparavant et voyagent davantage en automobile. Ce pourrait être parce que plus de gens habitent dans les grandes villes. Ce pourrait être parce que la réglementation gouvernementale est trop lourde, ou bien parce que la réglementation varie trop d'une province à l'autre. C'est ce que nous espérons découvrir au cours des prochains jours et des prochains mois.

Notre premier témoin ce matin est Richard Soberman. Je vous cède la parole.

M. Richard Soberman, professeur émérite de génie civil, Université de Toronto: Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant le comité.

Je voudrais commencer par faire une mise en garde. Il y a quelques années, j'ai fait certains travaux dans le domaine du transport par autocar, en particulier sur la concurrence entre l'autocar et le train dans le corridor Québec-Windsor et sur les répercussions de l'Accord canado-américain de libre-échange sur l'industrie des transports dans son ensemble. Cependant, depuis 10 ou 12 ans, je m'occupe presque exclusivement du domaine des transports urbains et, en particulier, du transport en commun. Par conséquent, certaines opinions que je vais émettre seront peut-être quelque peu désuètes, car je ne suis peut-être pas à jour dans ce dossier.

Je voudrais faire quatre observations. L'expression corridor Québec-Windsor date de 1961; elle a été utilisée dans une étude que j'ai dirigée et qui a été faite pour le compte de la Commission canadienne des transports. C'est dans cette étude qu'on a élaboré le concept de corridor Québec-Windsor. La conclusion que nous avons tirée alors, et qui, je crois est encore valable, quoique peut-être dans une moindre mesure, est que l'un des plus graves problèmes auquel est confronté le secteur du transport par autocar, c'est que ce mode doit offrir des tarifs égaux à ceux de VIA Rail, qui est fortement subventionnée.

Ainsi, l'autocar doit rivaliser sur le plan des tarifs avec un concurrent qui est subventionné. Cette contrainte a empêché l'émergence d'un éventail plus étendu de services taillés sur

might involve different sizes of vehicle, different amenities, better seating, plug-ins for computers. No one had laptops in 1969; today, almost everyone has a laptop computer.

These services, however, would require higher pricing. They are not suitable in an environment where somebody can get a lower fare by going by train, which has the appearance, at least, of being a higher quality service but which is fairly highly subsidized. I expect that today it is not as subsidized as it was 10 or 15 years ago. Still, the cost-recovery ratio or the operating ratio for rail passenger service is less than \$1. No bus company can stay in business unless the operating ratio is greater than \$1 and produces some return on investment and some return to capital.

My second point relates to the whole manner of regulation and deregulation. While I am stretching it a bit, fundamentally, in Canada the bus industry is the only element of the transportation industry that is still regulated. This includes urban public transit, which is not so much regulated as it holds a monopoly. As a result, opportunities might be missed where intercity buses can even provide services within cities, services such as special airport express, among others, that in some cases can be highly successful.

Throughout the rest of the western world, governments have deregulated all forms of transportation. They have gotten rid of the concept of public convenience and necessity; they have substituted the concept of fit, willing, and able. Anyone who is fit, willing, financially responsible and in conformance with safety requirements should be allowed to enter and provide a wider variety of service that fills the special needs of special niche markets.

The concern the concept fit, willing and able raises is that in rural and small communities the kind of service provided under a deregulated environment may be poorer from their standpoint than what they previously had. My view, however, shared by many who have studied this concept, is that if we deregulate and services disappear, new entrants to the market will offer different types of service and different types of vehicles.

For example, the bus industry and the urban transit industry are the only ones that try to be all things to all people. No other transportation industry does this. Air Canada does not fly from Thunder Bay to Sault Ste. Marie. If they did, they would have to pay the pilot on a Twin Otter at least as much as they pay a co-pilot on a jumbo jet. Therefore, they subcontract that service out to a different type of carrier, like Air Ontario or Air Nova. The nature of the collective agreements that they have and the

mesure pour occuper des créneaux particuliers du marché. On pourrait avoir par exemple des véhicules de tailles différentes, de plus grandes commodités, de meilleurs sièges, des branchements pour ordinateurs. Personne n'avait d'ordinateurs portables en 1969; aujourd'hui presque tout le monde en a un.

Ces services exigeraient toutefois des tarifs plus élevés. Ils ne peuvent pas être offerts dans un environnement où l'on peut voyager moins cher en prenant le train, lequel a tout au moins l'apparence d'offrir un service de meilleure qualité, mais qui est assez fortement subventionné. Je crois qu'aujourd'hui, il n'est pas subventionné autant qu'il l'était il y a 10 ou 15 ans. Il n'en demeure pas moins que le ratio d'exploitation du service ferroviaire voyageur est inférieur à 1 \$. Aucune compagnie d'autocar ne peut rester en affaires à moins que son ratio d'exploitation soit supérieur à 1 \$ et produise un certain rendement sur l'investissement et sur le capital.

Le deuxième point porte sur toute la question de la réglementation et de la déréglementation. J'exagère un peu, mais fondamentalement, l'industrie du transport par autocar est, au Canada, le seul élément du secteur des transports qui est encore réglementé. Cela comprend le transport en commun, lequel est non seulement réglementé, mais monopolistique. À cause de ce monopole, les autocars interurbains ratent peut-être des occasions d'offrir des services à l'intérieur des villes, des services comme des navettes express vers l'aéroport, notamment, qui peuvent connaître beaucoup de succès.

Partout dans le reste du monde occidental, les gouvernements ont déréglementé toutes les formes de transport. Ils se sont débarrassés du concept d'utilité et de nécessité publiques; ils l'ont remplacé par le concept prêt, capable et disposé. Quiconque est prêt, capable et disposé à offrir ces services dans ce secteur, pourvu qu'il soit financièrement responsable et qu'il se conforme aux obligations en matière de sécurité, devrait pouvoir se lancer dans ce secteur et à offrir un éventail plus varié de services qui répondent aux besoins spéciaux de créneaux particuliers du marché.

Le problème que soulève le concept prêt, capable et disposé, c'est que dans les petites villes et les localités rurales, le service offert dans un environnement déréglementé risque d'être moins par rapport aux services qui étaient offerts auparavant. Je suis toutefois d'avis, et cette opinion est partagée par beaucoup de chercheurs qui ont étudié ce concept, que si l'on déréglemente et que des services disparaissent, de nouveaux intervenants vont arriver sur le marché et offrir des services différents en utilisant des véhicules différents.

Par exemple, l'industrie de l'autocar et l'industrie du transport en commun urbain sont les seules qui essaient de plaire à tout le monde. Aucun autre secteur des transports ne le fait. Air Canada n'a pas de vol entre Thunder Bay et Sault Sainte-Marie. Si elle en offrait un, il lui faudrait payer le pilote d'un Twin Otter au moins autant que le copilote d'un avion gros porteur. Par conséquent, la compagnie confie plutôt ce service à un sous-traitant, à un autre type de transporteur comme Air Ontario ou Air Nova. À cause de

nature of the equipment they use suggest that all markets cannot be served by a single type of supplier.

Many operators are already licensed and favour continued regulation because they are in the club. However, the continuation of bus regulation runs contrary to what is actually the modern environment for transportation policy-making in most industrialized nations, including the United States.

My third point relates to the environmental issue. Despite what is going on in the United States and its decision not to conform with the Kyoto Protocol, Canada, the last I heard, is still committed to meeting its commitments under the Kyoto Protocol to reduce greenhouse gas emissions because there is a wide body of opinion that believes that greenhouse gas emissions, the most important of which is carbon dioxide, contribute to global warming and all of the ill effects associated with global warming.

Emissions, particularly carbon dioxide emissions, are directly related to fuel consumption. Therefore, there is a national interest, almost a strategic interest, in ensuring the health of the bus industry because it has by far the highest energy-efficiency of any mode of transportation.

Let me give you an example. I recently did a study in the Toronto area, about a year and a half ago, related to something else. We looked at bus, commuter rail and the private automobile in the Greater Toronto Area. The fuel efficiencies were 60 passenger kilometres per litre of fuel in the bus industry; 44 for the efficient and intensively used GO Transit commuter rail system; and about 12 passenger kilometres per litre in the case of the private automobile. Therefore, I believe the federal government has a strong strategic interest in ensuring that we have a healthy bus industry if for no other reason than it helps us meet our commitments under the Kyoto Protocol. These will be extremely difficult to meet in any case.

The last point I want to make is that one of the problems with the bus industry is that it still is quite fragmented across the country. Many people may not use bus services simply because they do not know that it is available or they do not know how it fits in with the rail system.

We have seen marvellous advances in communications technology and information technology. Those wonderful signs on highways tell you what you already know — that you are travelling in congested conditions. Those signs cost about \$1 million each. On the other hand, information technology advances in wireless communication would make it simple to develop information systems that are Web-based. With these systems, people could figure out the best combination of bus and

la nature des conventions collectives qui sont en vigueur et de la nature du matériel utilisé, tous les marchés ne peuvent pas être desservis par un seul type de fournisseur.

Beaucoup de transporteurs qui ont déjà un permis se prononcent en faveur de maintien de la réglementation, parce qu'ils font partie du club. Par contre, le maintien de la réglementation de l'autocar est contraire à la tendance dans la plupart des pays industrialisés, y compris les États-Unis, pour ce qui est de la politique publique dans le domaine du transport.

Mon troisième point porte sur l'environnement. En dépit de ce qui se passe aux États-Unis et de la décision de ce pays de ne pas se conformer au protocole de Kyoto, le Canada, aux dernières nouvelles, est toujours résolu à respecter ses engagements aux termes du protocole de Kyoto, nommément à réduire les émissions de gaz à effet de serre, parce que beaucoup de spécialistes croient que les émissions de gaz à effet de serre, dont le plus important est le dioxyde de carbone, contribuent au réchauffement planétaire, avec toutes les conséquences néfastes que cela comporte.

Les émissions, en particulier les émissions de gaz carbonique, sont directement associées à la consommation de carburant. Par conséquent, il est dans l'intérêt national, on peut même dire que c'est presque un intérêt stratégique, de veiller à ce que l'industrie du transport par autocar reste saine, parce que l'autocar est de loin le mode de transport qui offre le meilleur rendement énergétique.

Je vais vous donner un exemple. J'ai fait récemment, il y a à peu près un an et demi, une étude dans la région de Toronto, à propos d'autre chose. Nous avons examiné l'autobus, le train de banlieue et l'automobile dans la grande région métropolitaine de Toronto. Les taux d'efficacité énergétique étaient de 60 passagers-kilomètre par litre de carburant pour l'autobus; 44 pour le réseau de trains de banlieue de GO Transit, qui est efficient et très achalandé; et environ 12 passagers-kilomètre par litre dans le cas de l'automobile privée. Par conséquent, je suis convaincu qu'il est dans l'intérêt du gouvernement fédéral, sur le plan stratégique, de veiller à maintenir une industrie de l'autobus en bonne santé, ne serait-ce que parce que cela nous aide à respecter nos engagements aux termes du protocole de Kyoto, engagements qui seront de toute manière extrêmement difficiles à respecter.

La dernière observation que je voudrais faire, c'est que l'un des problèmes de l'industrie de l'autocar est qu'elle est encore très fragmentée dans l'ensemble du pays. Bien des gens évitent peut-être de prendre l'autocar simplement parce qu'ils ignorent quel service est disponible ou bien qu'ils ne savent pas comment fonctionnent les correspondances entre l'autocar et le train.

Nous avons vu d'extraordinaires progrès dans la technologie des communications et la technologie de l'information. De magnifiques panneaux routiers apprennent aux conducteurs ce qu'ils savent déjà, c'est-à-dire qu'ils se trouvent au milieu d'un embouteillage. Ces panneaux coûtent environ 1 million de dollars pièce. Pourtant, grâce aux progrès de la technologie de l'information, et notamment des communications sans fil, il serait si simple de mettre au point des systèmes d'information

rail, or bus and bus, or bus only, to get from an origin to a destination either on the basis of travel time or on the basis of travel cost.

Let me provide a simple example. One could access one of these systems either from one's own computer or from a kiosk located in transportation terminals, major centres, hotels, or places like the Eaton Centre. An individual would enter an address. It could be as simple as a major intersection, for example, Dundas and Bay; it could be a major landmark, for instance, the casino in Niagara Falls or the casino in Orillia, which is one of the biggest industries in Ontario today. The same could then be done with the destination. Out would come a listing showing the traveller the optimal way of getting to where he or she wanted to go, the options for travel time, connections with other modes, and cost.

In that regard, the federal government has turned over the business of bus regulation to the provinces. Nevertheless, here is an area where the federal government could, at modest cost, develop an information system, accessible on a regional or national scale, as a service to travellers. It could be taken advantage of by any bus operators willing merely to take the trouble to submit their schedules to the information system.

I would now be pleased to answer any questions you might have.

The Chairman: Canada is huge, and transportation systems or modes differ from place to place, as do the needs of users. Which government policy would best support rural and small community service?

Mr. Soberman: That issue has been the hub of the argument for deregulation. It applies as well in the case of air service. When the airline was deregulated, some communities complained that they used to have jet service or 747s and now they receive a different type of plane with less frequency. The fundamental policy basis for changes in the character of our national transportation system is that we have outgrown the infant industry market. We are a developed country. Most Canadians live within 200 miles of the U.S. border.

There are remote communities and rural communities that probably cannot support the kind of service that they have been used to. If you live in North Bay, it is true that you will not have the same air service or bus service available to Torontonians. On the other hand, you pay a lot less for your housing. One can fall into this philosophical argument. I am just a poor boy from Nova Scotia who came to Upper Canada to make his fortune — and I am still working on that. Every once in a while, however, I recognize the many advantages to living in Halifax as compared

utilisant l'Internet. Les gens pourraient ainsi organiser eux-mêmes leurs déplacements entre deux points, en combinant l'autocar et le train, ou en prenant deux autocars ou un seul, en utilisant comme critère soit la durée du déplacement, soit le coût du voyage.

Je vais vous donner un exemple simple. On pourrait avoir accès à un système de ce genre soit à partir de son propre ordinateur, soit grâce à un terminal d'ordinateur situé dans les gares routières et ferroviaires, les grands centres, les hôtels ou des galeries marchandes comme le centre Eaton. Il suffirait d'inscrire une adresse. Ce pourrait être aussi simple qu'un important carrefour comme les rues Dundas et Bay; ce pourrait être un point de repère bien connu, disons le casino de Niagara Falls ou celui d'Orillia, puisque les casinos sont aujourd'hui l'une des principales industries de l'Ontario. Le voyageur inscrirait le point de départ et la destination, et l'ordinateur afficherait une liste lui montrant la meilleure façon de se rendre à destination, les options en termes de durée du trajet ou de prix, et les correspondances avec les autres modes de transport.

À cet égard, le gouvernement fédéral s'en est remis aux provinces pour réglementer l'autocar. C'est pourtant un domaine dans lequel le gouvernement fédéral pourrait, à un coût minime, mettre au point un système d'information accessible à l'échelle régionale ou nationale à titre de service offert aux voyageurs. Tout exploitant d'un service d'autocar pourrait en profiter; il n'aurait qu'à prendre la peine d'entrer l'horaire de ses autocars dans le système d'information.

Je suis maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

La présidente: Le Canada est immense et les réseaux ou les modes de transport diffèrent d'un endroit à l'autre, de même que les besoins des usagers. Quelle politique gouvernementale serait la meilleure pour donner un bon service aux localités rurales et aux petites villes?

M. Soberman: Cette question est au coeur même de l'argumentation en faveur de la déréglementation. Cela s'applique aussi dans le cas du service aérien. Quand on a déréglementé le transport aérien, certaines localités se sont plaintes qu'elles avaient auparavant un service par avion à réaction ou des 747 et qu'elles devaient maintenant se contenter d'un autre type d'avion et de vols moins fréquents. Fondamentalement, le facteur qui milite en faveur d'un changement dans les caractéristiques de notre réseau national des transports du point de vue de la politique publique, c'est que nous avons dépassé le stade du marché naissant. Nous sommes maintenant un pays industrialisé. La plupart des Canadiens habitent à moins de 200 milles de la frontière américaine.

Il y a des localités isolées et des localités rurales qui ne peuvent probablement pas se permettre d'avoir le service auquel elles étaient habituées. Si vous habitez à North Bay, il est vrai que vous n'aurez pas le même service aérien ou le même service d'autocar qu'à Toronto. Par contre, vous payez beaucoup moins cher pour vous loger. On pourrait donc explorer cet argument philosophique. Je ne suis moi-même qu'un petit gars sans le sou qui est venu de Nouvelle-Écosse faire fortune au Canada — et je n'y suis pas encore parvenu. Par contre, il m'arrive de temps en

to Toronto, although there may be some disadvantages. I think there is also an option. If the situation arises where a community is denied service simply because no operator was willing to step in and provide any kind of a bus service, on a case-by-case basis, much precedent exists for the government to take action. Either the provincial or the federal government level may decide that it is in the public interest to have this community served, and they are prepared to provide some money.

That is rather different than telling the industry to work out internally all its cross-subsidies. These involve making money from Toronto to Montreal or Montreal to Ottawa and using that to offset losses on bus service from Rimouski to Quebec City. That mode of economics is no longer appropriate. Canada is not in the developing-country stage. We consider ourselves to be a highly developed, industrialized nation. Therefore, different approaches to serving the market have to be taken.

The Chairman: What are the prospects of serving remote and rural routes with a type of service other than large intercity buses? Are small vans and the like feasible options on these routes?

Mr. Soberman: I think they are feasible. They do not necessarily have to be vans. There is a variety of bus sizes. Actually, an analogy can be taken from the airline industry. Following the deregulation of the airline industry in the United States in particular, to a lesser extent in Canada, what we started seeing was the emergence of hub-and-spoke operations, which offered users of transportation services, such as a bus, service from a low-density area to a point of concentration where the user could hook up with other low-density or mainline services. Such operators can structure the type of equipment they use, which might be a smaller but more comfortable bus with different types of amenities. One of the advantages is that, although service now comes from a different quality vehicle, the service is more frequent because the vehicle is smaller. I saw some statistics yesterday indicating that the average load on the airport express bus from Pearson International Airport to downtown Toronto is 10 people, yet we are using a bus with 40 seats.

The concept and the theory of deregulation do not always work. Deregulation means provision of a variety of services. Deregulation also means the freedom to go bankrupt. In that case, someone else steps in to provide a more suitable service, catering more to the needs that can be supported.

The Chairman: Is economic regulation of the industry still appropriate? Should some or all of the industry be deregulated now and at some point in the foreseeable future?

temps de prendre conscience des nombreux avantages qu'il y a à vivre à Halifax, par rapport à Toronto, bien qu'il y ait aussi certains inconvénients. Je pense qu'il y a aussi un choix. Si une localité est dépourvue de services simplement parce qu'aucun exploitant n'est disposé à venir y offrir un service d'autocar, il y a de nombreux précédents qui existent et qui justifieraient que le gouvernement intervienne au cas par cas. Le gouvernement, au niveau provincial ou fédéral, pourrait alors décider qu'il est dans l'intérêt public de faire en sorte que la localité en question soit desservie et accepter de débloquer des fonds dans ce but.

Ce n'est pas la même chose que de dire à l'industrie de s'arranger au niveau interne en faisant de l'interfinancement. Par exemple, une compagnie pourrait gagner de l'argent entre Toronto et Montréal ou Montréal et Ottawa et utiliser ses profits pour compenser ses pertes entre Rimouski et Québec. Mais cette théorie économique ne convient plus. Le Canada n'est pas un pays en développement. Nous nous considérons comme une nation industrialisée et très développée. Par conséquent, il faut adopter des approches différentes pour répondre à la demande du marché.

La présidente: Quelles sont les possibilités de donner aux localités éloignées et rurales un service autre que par de gros autocars interurbains? Est-ce que de petites fourgonnettes seraient rentables sur de telles dessertes?

M. Soberman: Je pense que ce serait rentable. Il n'est pas nécessaire d'utiliser des fourgonnettes. Il y a des autocars de diverses tailles. En fait, on pourrait faire l'analogie avec le secteur aérien. Après la déréglementation du secteur aérien, en particulier aux États-Unis et aussi, dans une moindre mesure, au Canada, nous avons assisté à l'émergence de réseaux en étoile avec des plaques tournantes, qui offrent aux usagers des services de transport, notamment par autocar, entre les régions à faible densité de population et un point de forte concentration où l'utilisateur peut ensuite se brancher sur un autre service à faible densité ou sur le service principal. Ainsi, les exploitants peuvent structurer le type d'équipement qu'ils utilisent; il peut s'agir d'un autocar plus petit, mais plus confortable, doté de commodités différentes. L'un des avantages est que, bien que le service soit maintenant assuré à l'aide d'un véhicule d'une qualité différente, le service est par contre plus fréquent parce que le véhicule est plus petit. J'ai vu hier des statistiques indiquant que le taux de remplissage moyen de l'autocar aéroportuaire express entre l'Aéroport international Pearson et le centre-ville de Toronto est de 10 passagers, alors qu'il s'agit d'un autocar de 40 places.

Le concept et la théorie de la déréglementation ne fonctionnent pas toujours. La déréglementation entraîne l'offre d'un éventail varié de services. La déréglementation, c'est aussi la liberté de faire faillite. En pareil cas, quelqu'un d'autre intervient pour offrir un service qui convient plus, qui répond davantage aux besoins auxquels il est possible de répondre.

La présidente: La réglementation économique de l'industrie convient-elle toujours? Est-ce que la totalité ou une partie de l'industrie devrait être déréglementée dès maintenant ou à un moment donné dans un avenir prévisible?

Mr. Soberman: I favour deregulation on a general basis, subject to some special considerations for particular communities. One of the problems with regulation at the federal level is that the federal government transferred this responsibility to the provincial government. During the time when I was working in the Canadian Transport Commission, there was a big discussion about whether we should upload the responsibility for trucking and bus regulation to the federal government. The answer from a range of economists from slightly to the left of Karl Marx to slightly to the right of Margaret Thatcher was this: Do not get into the business of regulating this industry. They all had different reasons, but they came to the same conclusion.

I should like to raise another, not so nice reason. We have changed our style of government throughout the world, and our style of management, where everybody is a hostage to the management consulting philosophy. It goes back to the Glasgow commission of the mid-sixties. The conclusion reached was that a manager is a manager is a manager. As long as you are smart, have presence, and are good in meetings, you do not have to know anything because you can always reach down and find the people who know something. The problem is that the people who know something are told that they are too narrow and they are never going to advance in the system.

One of the biggest disadvantages of trying to regulate the transportation industry further is that governments today do not have the professional capacity and capability to do this effectively. Governments and private sectors, as well as universities, now are governed by people who believe that process and methods and structure is the answer to everything. However, methods have never solved the problem. Knowledge and decisiveness on a substitute basis have solved the problem. So, even if theoretically one could argue for continued regulation in some sectors, practically speaking we have passed the point where regulation can be effective, because that is not the nature of the animal that now sits in the upper levels of the bureaucracies.

Senator Gustafson: I must say I enjoyed your presentation and your frankness.

You remind me of something Doug Fisher said a few years ago, when Margaret Thatcher and Ronald Reagan started the whole change that we are going through that even liberals accept today. He said: "Where are all the university professors who taught our kids the opposite?" It seems that we run with it in one direction; if it ain't broke, don't fix it.

I come from a rural area. We have heard people from the coaches, and they seem to think that things are going pretty well. Regarding the Air Canada situation, I think that Air Canada has

M. Soberman: Je préconise la déréglementation de manière générale, sous réserve de certaines considérations spéciales pour des localités particulières. L'un des problèmes de la réglementation au niveau fédéral, c'est que le gouvernement fédéral s'est déchargé de cette responsabilité sur le gouvernement provincial. À l'époque où je travaillais à la Commission canadienne des transports, il y avait tout un débat et l'on se demandait si nous devrions assumer, au niveau fédéral, la responsabilité de la réglementation des camions et des autocars. La réponse donnée par tout un éventail d'économistes représentant tout le spectre des opinions, depuis la gauche de Karl Marx jusqu'à la droite de Margaret Thatcher, a été celle-ci: ne vous risquez pas à réglementer cette industrie. Ils avaient tous des raisons différentes, mais tous en étaient arrivés à la même conclusion.

Je voudrais donner une autre raison, qui n'est pas aussi agréable à entendre. Le style de gouvernement a changé partout dans le monde, et notre style de gestion a changé lui aussi; tout le monde est captif de la philosophie de la consultation en gestion. Ce phénomène remonte à la Commission Glasgow du milieu des années 60. On avait alors conclu que n'importe quel gestionnaire reste toujours un gestionnaire. Il suffit de ne pas être trop bête, d'avoir de la présence et d'être bon dans les réunions, et l'on n'a pas besoin de savoir quoi que ce soit parce qu'on peut toujours faire appel à des spécialistes, des gens qui savent de quoi il retourne. Le problème, c'est que les gens qui savent se font dire que leur perspective est trop limitée et qu'ils n'auront jamais de promotion.

L'un des inconvénients majeurs de vouloir réglementer davantage l'industrie des transports, c'est que, de nos jours, les gouvernements n'ont pas la capacité et la compétence professionnelles pour le faire efficacement. Les gouvernements et le secteur privé, de même que les universités, sont maintenant dirigés par des gens qui croient que le processus, les méthodes et la structure sont la réponse à tout. Or, on n'a jamais résolu le moindre problème à coup de méthodes. C'est le savoir et l'esprit de décision qui résolvent les problèmes. Donc, même si on peut soutenir en théorie qu'il faut continuer de réglementer certains secteurs, en pratique nous avons dépassé le point jusqu'auquel une réglementation peut être efficace, parce que cela ne correspond plus à la nature de la bête qui occupe maintenant les échelons les plus élevés des bureaucraties.

Le sénateur Gustafson: Je dois dire que j'ai bien aimé votre exposé et votre franchise.

Cela me rappelle quelque chose que Doug Fisher avait dit il y a quelques années, lorsque Margaret Thatcher et Ronald Reagan avaient mis en branle tous les changements que nous connaissons et que même les libéraux acceptent aujourd'hui. Il avait dit: Où sont tous les professeurs d'université qui ont enseigné le contraire à nos jeunes? Il semble que nous ne prenions qu'une seule direction; pourquoi changer quelque chose qui ne pose pas de problème?

Je viens d'une région rurale. Nous avons entendu les autocaristes qui semblent penser que les choses vont assez bien. En ce qui concerne la situation d'Air Canada, je pense qu'Air

the government over a barrel. The government has no choice. It does not matter how big the debt is or where Canada is heading; our government has to keep Air Canada alive, or we will have a country without air service.

Is there a balance somewhere? The deregulation of the railroads, for instance, worked wonderfully for Alberta. It almost put people off their farms in Saskatchewan and eastern Manitoba, because farmers there now had to pay to \$2 per bushel to move grain out of the Regina/eastern Saskatchewan area. Deregulation has, however, been a big benefit to Alberta, and until Saskatchewan and eastern Manitoba develop a feeding industry not much can be done about it.

Mr. Soberman: That is right.

Senator Gustafson: It is almost impossible to put those railroads back into place. Then, of course, there is a road problem too.

This is my question: Are we heading into a situation that is not "broken" and yet we are trying to fix it? One of our witnesses yesterday made a statement I thought was good: that many rural areas have had no service for years and that it is not going to change much. For some areas on a mainline, certainly the bus is going to stop and pick up the people. On the secondary lines, however, there has been no service. I wonder, then, if we should take some time to think this through pretty thoroughly.

Mr. Soberman: I should like to make several comments.

Do not start me on the topic of airline deregulation. Many years ago, the CBC interviewed me when Canadian Airlines was in trouble the first time. The issue was whether we should allow American Airlines to take an equity position in a national airline. I have to tell you, as a footnote, that while working for the federal government, I worked for a man you will probably remember, Mr. Pickersgill. Most of the people I worked with had never heard of him. Mr. Pickersgill was of the view that this country cannot afford two airlines because of the nature of our demography and geography.

In the urban areas, everybody is now involved in so-called "PPP" — private/public partnership. To me, PPP means "the public pays the private," because in these partnerships the public takes all the risk and the private takes none of it. The problem with Air Canada is that the president of Air Canada and the presidents of other airlines do not know the difference between revenue and profit because they probably went to the Harvard Business School. Their problems are basically bad management and mismanagement. In their attempt to go after market share, they run five times a day from Toronto to Nashville. Who goes from Toronto to Nashville? I happened to once, and I was amazed at the variety of choices I had.

Canada tient le gouvernement à sa merci. Le gouvernement n'a pas le choix. Peu importe l'ampleur de la dette ou vers quoi le Canada se dirige; notre gouvernement doit aider Air Canada à survivre, sinon nous aurons un pays sans service aérien.

Y a-t-il un juste milieu quelque part? La déréglementation des chemins de fer, par exemple, a merveilleusement fonctionné pour l'Alberta, mais a quasiment causé la perte des exploitations agricoles en Saskatchewan et dans l'est du Manitoba, car les agriculteurs là-bas devaient dorénavant payer 2 \$ le boisseau pour expédier le grain à partir de Regina et de l'est de la Saskatchewan. La déréglementation a cependant été très désavantageuse pour l'Alberta, et tant que la Saskatchewan et l'est du Manitoba n'auront pas de lignes secondaires, il n'y aura pas grand-chose à faire.

M. Soberman: C'est exact.

Le sénateur Gustafson: Il est presque impossible de remettre ces lignes ferroviaires en service. Ensuite, naturellement, il y a aussi le problème des routes.

Ma question est la suivante: Sommes-nous en train de vouloir changer quelque chose qui fonctionne bien? Un de nos témoins a dit hier que bon nombre de régions rurales n'avaient pas de service depuis des années et que les choses n'allaient pas tellement changer, et je serais plutôt d'accord avec lui. Le long de la ligne principale, l'autocar va s'arrêter pour prendre des passagers. Sur les lignes secondaires, cependant, il n'y a pas de service. Je me demande donc si nous ne devrions pas prendre le temps d'y réfléchir à fond.

M. Soberman: J'aurais plusieurs observations.

Il ne faut pas m'amener sur la question de la déréglementation des lignes aériennes. Il y a de nombreuses années, la CBC m'avait interviewé lorsque les lignes aériennes Canadien International étaient en difficulté pour la première fois. Il s'agissait de savoir si nous devrions permettre à American Airlines de devenir actionnaire d'une compagnie aérienne canadienne. Je dois vous dire en passant que, lorsque je travaillais pour le gouvernement fédéral, je travaillais pour un homme dont vous vous rappellerez sans doute, M. Pickersgill. La plupart des gens avec qui j'ai travaillé n'avaient jamais entendu parler de lui. M. Pickersgill était d'avis que le Canada ne pouvait se permettre d'avoir deux compagnies aériennes en raison de notre paysage démographique et géographique.

Dans les régions urbaines, tout le monde parle en ce moment de ce que l'on appelle le PPP — Partenariat privé/public. Pour moi, PPP signifie le public paie le privé, car dans de tels partenariats, le public prend tous les risques et le privé n'en prend aucun. Le problème avec Air Canada, c'est que son président et les présidents d'autres compagnies ne font pas la différence entre chiffre d'affaires et bénéfices car ils sortent probablement de Harvard. Leurs problèmes sont essentiellement des problèmes de mauvaise gestion. Pour saisir une part du marché, ils offrent cinq vols par jour entre Toronto et Nashville. Qui va de Toronto à Nashville? J'y suis allé une fois, et j'ai été ébahi par tout le choix de vols.

I agree to a point with the adage "if it ain't broke, don't fix it." The problem is, who is saying it ain't broke? They tend to be the ones already there who are defensive about staying there. I can understand that. The background material that I received and, actually, the chair's opening comments said that this is an industry that is in decline. If the industry is in decline, then I would argue that we can get a lot more out of the bus industry for a whole bunch of things, if for nothing else than energy efficiency.

Thinking in the large cities and in most of Canada has been dominated with the idea that somehow we need rail transportation because it is better. That is true, but it is also more expensive. There is, thus, a trade-off to be made here. Do we want very high-quality services in a limited market, or do we want more diversified services in a broader market? To give an example from an urban setting, Toronto, I can show you a picture of a streetcar on Spadina that costs \$3 million, for which six buses could be purchased. The six buses would provide more capacity, a better level of service and higher frequency.

Returning to the bus industry, I believe that in a deregulated market the strong and the well-managed would survive. Some communities would definitely see a difference in the kind of service they receive in terms of the vehicles and their frequency. Some communities might actually see a loss of service. Then there are communities that might see a big improvement in the choices available to them. In one of the best examples I have seen, the best public transit system that we have is in Ottawa. It is OC Transpo's transitway. I know none of you ever do this; I never did before either. The last time I went to Ottawa, I got off the plane and got on the OC Transpo number 95 bus. For \$2.25, I got to the Westin Hotel faster than I would have by a cab.

So the bus industry is flexible. It offers many options around origins and destinations. I think there are some untapped markets there.

Senator Gustafson: The global economy is changing. I believe Canada is not changing apace. I am speaking now mainly from an agricultural perspective because I think we are in big trouble. Our dollar is dropping and we are not dealing with these matters. Maybe we will have to let some American competition in here.

Mr. Soberman: Maybe we will have to. A little bit of healthy competition from American airlines flying from New York to Toronto to Vancouver might shake out the problem of Air Canada. That is what competition is all about.

With all due respect to Air Canada, not many of the U.S. airlines are doing any better. I always argue at City Hall that you guys are nuts. You keep talking about the private sector. Do you really think that Robert Milton or John Roth could do a better job of running the TTC or GO Transit than the guys who now do it? The difference is that when those guys mess up somebody

Je suis d'accord jusqu'à un certain point avec ceux qui disent qu'il ne faut rien changer si les choses fonctionnent bien. Le problème, c'est qu'il s'agit de savoir qui dit que les choses fonctionnent bien. En général, ce sont ceux qui défendent la position qu'ils occupent. Je peux comprendre cela. Les notes d'information que j'ai reçues, et en fait, les observations liminaires de la présidente, disent qu'il s'agit d'un secteur en déclin. Si ce secteur est en déclin, alors je dirais qu'il est possible de tirer beaucoup plus de l'industrie de l'autocar pour toutes sortes de choses, ne serait-ce que le plan de l'efficacité énergétique.

Dans les grandes villes et presque partout au Canada, l'idée reçue est qu'on a besoin du train parce qu'il est meilleur. C'est vrai, mais il est aussi plus coûteux. Il faut donc faire un compromis. Veut-on avoir des services de très grande qualité dans un marché limité, ou des services plus diversifiés dans un plus grand marché? Prenons par exemple une région urbaine, celle de Toronto. Je peux vous montrer la photo du tramway de Spadina qui coûte 3 millions de dollars, c'est-à-dire le prix de six autobus. Ces six autobus auraient une plus grande capacité, offriraient un meilleur niveau de service et permettraient une plus grande fréquence.

Pour revenir à l'industrie de l'autocar, je crois que dans un marché déréglementé, les plus forts et les mieux gérés survivraient. Certaines localités constateraient certainement une différence dans le genre de service qu'elles reçoivent pour ce qui est du genre de véhicule et de la fréquence. Certaines risqueraient même perdre leurs services. Il y en a d'autres par contre qui pourraient constater bénéficier d'un bien meilleur choix. L'un des exemples les plus frappants que je connaisse, le meilleur réseau de transport en commun, c'est celui d'Ottawa, OC Transpo. Je sais qu'aucun d'entre vous ne fait cela, je ne l'avais jamais fait auparavant non plus. La dernière fois que je suis allé à Ottawa, en descendant de l'avion j'ai pris le numéro 95 d'OC Transpo, et pour 2,25 \$, je me suis rendu à l'Hôtel Westin plus rapidement que si j'avais pris un taxi.

L'industrie de l'autocar est donc souple. Elle offre de nombreuses options en ce qui a trait aux points de départ et aux destinations. Je pense qu'il s'agit là d'un marché non exploité.

Le sénateur Gustafson: L'économie mondiale évolue, mais je crois que le Canada ne change pas aussi rapidement. Je parle maintenant surtout du point de vue de l'agriculture, car je pense que nous avons de gros problèmes. Notre dollar est à la baisse et nous ne faisons rien pour régler le problème. Peut-être devons-nous permettre une certaine concurrence américaine.

M. Soberman: Peut-être. Peut-être qu'un peu de saine concurrence de la part des compagnies aériennes américaines entre New York et Toronto et Vancouver pourra régler le problème d'Air Canada. C'est ça, la concurrence.

Avec tout le respect que je dois à Air Canada, il n'y a guère de compagnies aériennes américaines qui se portent mieux. Je dis toujours à l'Hôtel de ville que vous êtes cinglés. Vous parlez toujours du secteur privé. Croyez-vous vraiment que Robert Milton ou John Roth pourrait faire du meilleur boulot à la TTC ou GO Transit que ceux qui y sont à l'heure actuelle? La

hands them \$6 million, \$10 million, \$20 million and tells them to go away and have a good life. In the public sector, when somebody messes up, you promote the individual.

We do keep talking about the globalized market and whether we are behind. This business of change, however, is cyclical. Canada in 1961 was held up by the world as the example of modern transportation policy. It was as a result of the MacPherson Royal Commission on Transportation. It produced the National Transportation Act of 1967. One benefit of that act was to give me a job in the federal government because it created the Canadian Transport Commission.

Even then, the government's position was for getting rid of global subsidies. Rather, it should subsidize to meet strategic objectives. If Canada decides branch lines should be subsidized because the agricultural sector is important to the national economy, so be it. However, does it have to subsidize rail service between Toronto and Montreal when there are highways and buses and cars and airlines? One size does not fit all.

While Canada set the precedent in 1967, 10 years later we were already behind again. The Americans, who I think have an ability to change more quickly than any country in the world, turned around their whole view of freedom of the skies, bus deregulation and railway deregulation.

Senator Gustafson: My next question is directly related to transport. In Canada, we were going to be perfect; we gave that up when it came to world trade. We gave up the railroads. The Americans said they did, and so did the Europeans. What they did however was put an additional \$171 billion into agriculture. This decision directly affected Canada vis-à-vis transportation because we threw everything on the board. We are still suffering from that decision.

The Americans and the Europeans do not intend to give up their subsidies. You talk about deregulation, but these areas have not been deregulated. America and Europe have merely shifted the game around a little. They have poured in much more money than Canada has. We have not kept up with the global changes, and we will pay a big price for that.

Mr. Soberman: We are getting out of my area, but I will say this. It is no secret that every municipality and every province in the country is screaming that the government should take some of the gasoline tax and put it into urban transit, to reduce congestion.

To my way of thinking, such a step is a zero sum game. If some federal money is used for public transit, another service will lose out, as, for instance, transfers to be used for education and health.

différence, c'est que lorsqu'ils font une bêtise, on leur donne 6 millions, 10 millions, 20 millions de dollars, on les remercie de leurs services et on leur souhaite bonne chance. Dans le secteur public, lorsque quelqu'un fait une bêtise, on lui donne une promotion.

On parle constamment de la mondialisation du marché et du fait que l'on accuse peut-être un retard à ce niveau. Ces changements sont cependant cycliques. En 1961, le Canada était cité en exemple dans le monde entier pour sa politique de transport moderne qui a été adoptée dans la foulée de la Commission royale MacPherson sur le transport. On a ensuite adopté, en 1967, la Loi sur les transports nationaux. L'un des avantages de cette loi, c'est que cela m'a donné un emploi au gouvernement fédéral grâce à la création de ce qui s'appelait alors la Commission des transports du Canada.

Même à l'époque, le gouvernement voulait l'élimination des subventions globales. Il fallait plutôt accorder des subventions pour atteindre certains objectifs stratégiques. Si le Canada décide que les lignes secondaires doivent être subventionnées parce que le secteur agricole est important pour l'économie nationale, fort bien. Cependant, doit-il aussi subventionner le service ferroviaire entre Toronto et Montréal alors qu'il y a des routes, des autocars, des voitures et des avions? Il n'existe pas de solution unique qui règle tous les problèmes.

Alors que le Canada montrait l'exemple en 1967, 10 ans plus tard, nous étions déjà encore une fois à la traîne. Les Américains qui, je pense, ont la faculté de changer plus rapidement que tout autre pays au monde, ont complètement changé leur façon de voir les choses avec la politique Ciel ouvert, la déréglementation des autocars et celle des chemins de fer.

Le sénateur Gustafson: Ma question suivante est directement liée au transport. Au Canada, nous visions la perfection; nous y avons renoncé avec l'avènement du commerce mondial. Nous avons renoncé aux chemins de fer. Les Américains ont dit qu'ils y renonçaient, tout comme les Européens. Par contre, ils ont injecté 171 milliards de dollars de plus dans l'agriculture. Cette décision a directement affecté le Canada sur le plan du transport parce que nous avons tout mis sur la table. Nous subissons toujours les conséquences de cette décision.

Les Américains et les Européens n'ont pas l'intention de renoncer à leurs subventions. Vous parlez de déréglementation, mais ces domaines n'ont pas été déréglementés. Les États-Unis et l'Europe ont à peine changé un peu les règles du jeu. Ils ont investi beaucoup plus d'argent que le Canada. Nous n'avons pas suivi les changements mondiaux, et cela, nous allons le payer cher.

M. Soberman: Vous abordez là une question qui soit de mon domaine de compétence, mais permettez-moi de dire ceci: Ce n'est pas un secret que toutes les municipalités et toutes les provinces au Canada demandent haut et fort que le gouvernement investisse une partie de la taxe sur l'essence dans le transport urbain afin de réduire la congestion.

À mon avis, ce serait une situation gagnant-perdant. Si des fonds fédéraux vont au transport public, un autre secteur y perdra, par exemple l'éducation ou la santé. Personnellement, si

Personally, given a choice between waiting in traffic and waiting in a hospital, I would rather not wait in the hospital. In fact, once I waited almost too long.

The problem appears to be that deregulation of the American railways ended up with a big shakeout. However, you and I can still remember the days when we would go down to CP Express to send a package. We remember the days when people used to go to England by ship. Technology has changed. The only thing one can take to CP today is a carload, if not a trainload. The whole nature of the transportation market has changed. We have to evolve accordingly.

Obviously, we must be careful how we do that, because we live in a country with a different social conscience than the United States. We are concerned about small communities and rural communities. We are concerned about communities in the North. We are concerned about health care. The difference in health care systems is that 35 million Americans have no health care. There are no Canadians with no health care, just some who may not have access to it in a timely enough manner. Canada and the United States do have different philosophies about what are social goods that justify government investment.

However, on the issue of deregulation, I believe the bus industry definitely will be downsized. One solution just does not suit all.

The industry is, as Madam Chair said at the beginning, there to serve Canadians' needs. Downsizing could lead to the emergence of a more diversified bus industry that offers greater amenities and quality of service to those who are prepared to pay for it, as long as they do not have to compete with what is essentially unfair competition from subsidized competitors.

Senator Callbeck: In your presentation this morning, you touched on four important points. I want to come back to the second one, which the chair has already talked about, that is, regulation versus deregulation. I come from a rural area, so I am concerned about the service to that area. What is the best way to ensure that we can have service in the rural areas at affordable prices?

You talk about economic deregulation. If the government decided to deregulate, are there steps it should take prior to deregulating this industry, or should it just go ahead and do it and see what happens?

Mr. Soberman: I am in favour of decisiveness on an informed basis rather than on an uninformed basis. Before one takes a bold step, one has to examine the implications. One may do some case studies, or take certain regions and explore what would happen there. And what one would find, without question, is that some communities would see an improvement in the type of service they received. Those will tend to be the bigger centres. Some communities will see a reduction, if not the elimination, of the kind of service they get.

J'avais le choix entre attendre dans un embouteillage et attendre dans un hôpital, je préférerais ne pas attendre à l'hôpital. En fait, une fois j'ai dû attendre beaucoup trop longtemps.

Le problème semble être que la déréglementation des chemins de fer américains s'est traduite par une réduction importante des activités. Cependant, vous et moi pouvons nous rappeler l'époque où il était possible d'envoyer un colis par CP Express. Nous nous souvenons de l'époque où les gens allaient en Angleterre en paquebot. La technologie a changé. La seule chose qu'on peut faire transporter par le CP aujourd'hui, c'est un plein wagon, sinon un plein convoi. Toute la nature du marché du transport a changé. Nous devons donc évoluer en conséquence.

Naturellement, il faut faire bien attention à la façon dont nous allons nous y prendre, car nous vivons dans un pays qui a une conscience sociale différente de celle des États-Unis. Nous nous soucions des petites localités et des collectivités rurales. Nous nous préoccuons des collectivités du Nord. Nous nous soucions des soins de santé. La différence au niveau des soins de santé, c'est que 35 millions d'Américains ne sont pas assurés. Les services de soins de santé sont accessibles à tous les Canadiens, sauf que certains n'y ont peut-être pas accès assez rapidement. Le Canada et les États-Unis ont une philosophie différente au sujet du bien collectif qui justifie l'investissement de fonds publics.

Cependant, en ce qui concerne la déréglementation, j'estime que l'industrie de l'autocar doit certainement être rationalisée. Mais il n'y a pas de solution universelle.

Comme madame la présidente l'a dit au début de la séance, l'industrie est là pour répondre aux besoins des Canadiens. Une rationalisation pourrait susciter l'émergence d'une industrie de l'autocar plus diversifiée offrant des commodités et un service de qualité à ceux qui seraient prêts à en payer le prix, pourvu qu'elle ne soit pas obligée de faire face à ce qui constitue essentiellement une concurrence déloyale de la part des concurrents subventionnés.

Le sénateur Callbeck: Dans votre exposé de ce matin, vous avez abordé quatre questions importantes. J'aimerais revenir à la deuxième, dont la présidente a déjà parlé, c'est-à-dire la réglementation par rapport à la déréglementation. Je viens d'une région rurale, de sorte que la question du niveau de service qu'on y trouve m'intéresse. Quelle est la meilleure façon de donner aux régions rurales un service à un prix abordable?

Vous avez parlé de la déréglementation économique. Si le Canada décidait de déréglementer, faudrait-il alors prendre des mesures avant de déréglementer cette industrie ou tout simplement aller de l'avant et voir ce qui arrivera?

M. Soberman: Je suis en faveur des décisions prises en connaissance de cause plutôt que le contraire. Avant de prendre une mesure énergique, il faut en examiner les conséquences. On peut faire des études de cas ou examiner ce qui pourrait arriver dans certaines régions. On s'apercevrait alors sans aucun doute que dans certaines collectivités, le service s'améliorerait, mais que ce serait surtout le cas dans les grands centres. Il y aurait par ailleurs réduction, voire élimination, des services dans certaines autres collectivités.

My argument is that, one way or another, if we provide service that is uneconomic, we can do it through a cross-subsidy. This means that what one makes on the apples one loses on the oranges, and one hopes to have more apples than oranges. Alternatively, we can allow market conditions to prevail. In communities where no one emerges to provide a service that meets some minimum standard, then some form of government assistance or some form of government incentive might be appropriate. Direct monetary transfers may not always be necessary. It may be changes in tax regulations that would allow somebody to start a service in a certain kind of community — give them an accelerated write-off for the capital that they have to spend on the vehicle, or things like that.

I think your point is excellent. Do we just say, "Okay, it is deregulated; let's see what happens?" No. We should do some useful analysis of what may happen to look at whether this is something that ought to be staged or whether it ought to be timed at one fell swoop with certain conditions attached as to government support. Governments at all levels spend enough money on studies that nobody looks at anyway. I have written half of them, probably. The fact is that deregulation has to be looked at more carefully.

I fall back to my original position. I am talking to you on the basis of 12-year old history. Maybe I am not up enough with what is happening in the bus industry, but I read the premise, which is that the industry is in decline. I think decline for the industry is bad. We want it to go up for a whole bunch of reasons, not the least of which is environmental. Let us see what it would take to improve the general level of service. Then we can deal with the fallout.

We see this approach in every area, for instance, rationalization of hospital services. All the hospitals in Toronto are right here across the street, but that is not where all the people live. So the government does some rationalization and creates new cardiac centres and cancer centres, on a regional basis. Then the people who are down here and who have had total access to everything suddenly find that they do not have as much as they used to have; but the people living in the growing suburbs and outer reaches of the city of Toronto are getting better service than they previously had.

We like to think that those decisions are made on the basis of some analysis, or review, or at least an attempt to anticipate what the results will be.

Senator Callbeck: You said that you agree with deregulation, except for some stipulations that we may want to make for smaller communities. Are you talking about subsidies or changes in taxes?

Mr. Soberman: It is subsidized. It is only a question of who it is being subsidized by. Is the service to the small community carried on the backs of the high-revenue services paid by users of those services? At the end of the day, somebody is putting some money into it. The problem with cross-subsidies is that they are not

Ce que je dis, c'est que d'une façon ou d'une autre, si nous offrons un service qui n'est pas économique, nous pouvons le faire grâce à l'interfinancement. Cela signifie que ce que l'on gagne sur les pommes, on le perd sur les oranges, et qu'on espère vendre plus de pommes que d'oranges. Ou bien, on peut laisser agir les forces du marché. Dans les collectivités où personne ne se propose pour offrir un service qui répond à des normes minimales, il faudrait peut-être que le gouvernement offre une aide ou une sorte de mesure d'encouragement. Les interventions financières directes ne sont pas toujours nécessaires. Peut-être un changement à la réglementation fiscale permettrait à quelqu'un de mettre sur pied un service dans une telle ou telle localité — par exemple un amortissement accéléré du coût du véhicule.

Je pense que ce que vous dites est excellent. Disons-nous simplement: Très bien, le marché est déréglementé; voyons ce qui va se passer? Nous devrions faire une analyse utile de ce qui pourrait se produire pour voir si cela doit se faire en plusieurs étapes ou plutôt d'un seul coup avec certaines conditions concernant l'aide du gouvernement. Les gouvernements à tous les paliers dépensent suffisamment d'argent pour des études que personne lit de toute façon. J'en ai sans doute fait la moitié! Le fait est que la déréglementation doit être examinée de plus près.

Je reviens à ma position initiale. Je vous parle en m'appuyant sur 12 ans d'histoire. Peut-être ne suis-je pas suffisamment au courant de ce qui se passe à l'heure actuelle dans l'industrie de l'autocar, mais d'après ce que j'ai lu, l'industrie est en déclin, ce qui n'est pas bon. Nous voulons que les choses aillent mieux pour toute une série de raisons, ne serait-ce que pour des raisons environnementales. Voyons un peu ce qu'il faudrait faire pour améliorer le niveau de service en général. Nous ferons ensuite face aux conséquences.

C'est ainsi qu'on procède dans tous les domaines, par exemple la rationalisation des services hospitaliers. Tous les hôpitaux de Toronto sont ici même, de l'autre côté de la rue, mais tout le monde ne vit pas ici. Donc, le gouvernement fait une certaine rationalisation et crée de nouveaux centres pour les maladies cardiaques, de nouveaux centres pour le cancer, sur une base régionale. Les gens qui sont ici et qui ont toujours eu accès à tous les services s'aperçoivent tout à coup qu'ils n'ont plus les services qu'ils avaient; mais les gens qui vivent en banlieue et à l'extérieur de Toronto reçoivent un meilleur service qu'auparavant.

Nous espérons que ces décisions sont prises après analyse, un examen, ou tout au moins après avoir qu'on ait au minimum essayé de prévoir les résultats.

Le sénateur Callbeck: Vous dites que vous êtes d'accord avec la déréglementation, sauf à certaines conditions pour les plus petites collectivités. Voulez-vous parler de subventions ou de changements au niveau fiscal?

M. Soberman: Ces services sont subventionnés. Il s'agit de savoir qui est subventionné par qui. Le service aux petites collectivités est-il offert aux dépens des services profitables payés par les usagers ceux-ci? En fin de compte, quelqu'un investit bien dans ces services. Le problème de l'interfinancement, c'est qu'il est

strategically enough targeted. It becomes hard to focus on exactly what is happening. Cost accounting is not so easy either.

Senator Callbeck: We have had, of course, witnesses who are for deregulation and others that are for regulation. Do you think the concentration of ownership of the industry has anything to do with this? If there were less concentration, would there be less opposition to deregulation?

Mr. Soberman: I am out of my depth here, but the business of concentration to me actually means, under a deregulated environment, that if a business wants to take over another business and then start gouging the public — that is the concern — under a deregulated environment, there is somebody who will step in and offer the service at lower cost.

Hence, I am not convinced that concentration by itself is bad. We have the Competition Bureau. What you have to be careful of is destructive pricing, where the big guys just say: “Just you try to get into my market. I will kill you.” That is what competition acts and government regulators are there to oversee. If an operator is providing service at less than marginal costs in order to drive somebody else against the business, that is against the law. Then, maybe, we should be dealing in another arena with how we ensure that potential entrants are not faced with unfair competition.

Talking about the railways in the old days, it was cheaper to send something from Toronto to Vancouver than it was from Toronto to Saskatoon. This did not make any sense, but Toronto to Saskatoon had no other option. That was basically a monopoly malpractice.

Senator Gustafson: If the federal government were to deregulate, as Senator Callbeck indicated, and the provinces still put down laws that are going to govern, what will happen?

Mr. Soberman: I am in favour, every once in a while, of federal and provincial governments talking to each other in a sensible manner.

Senator Gustafson: If B.C. and Ontario decides that they are going to protect their respective coach carriers and never mind about Saskatchewan or Manitoba, nothing is going change.

Mr. Soberman: You are right. My knowledge may be too stale, but my understanding, at least as far as interprovincial transportation was concerned, was that the federal government has the power and the authority, which it loaned to the provincial governments. It can step in there. I am not sufficiently familiar with the current regulation within the Province of British Columbia to say that if it decided to regulate intraprovincial busing that might not create a huge problem.

People from the Niagara region might decide that what they really would like to do is take a bus trip to Nova Scotia, go through New Brunswick cross the Canso Causeway. If they cannot get an integrated service because New Brunswick decides

mal ciblé stratégiquement. Il est donc difficile de déterminer exactement ce qui se passe. Il n'est pas facile non plus d'en calculer les coûts de revient.

Le sénateur Callbeck: Nous avons entendu, naturellement, des témoins qui étaient en faveur de la déréglementation, et d'autres aussi qui étaient en faveur de la réglementation. À votre avis, la concentration de l'industrie a-t-elle quoi que ce soit à voir dans tout cela? S'il y avait moins de concentration, y aurait-il moins d'opposition à la déréglementation?

M. Soberman: Je nage complètement ici, mais pour moi la concentration signifie, dans un environnement déréglementé, que si une entreprise veut prendre le contrôle d'une autre entreprise et escroquer le public — c'est ça la préoccupation — dans un environnement déréglementé, il y a quelqu'un qui interviendra et qui offrira le même service à un moindre prix.

Par conséquent, je ne suis pas convaincu qu'en soi, la concentration soit une mauvaise chose. Nous avons le Bureau de la concurrence. Il faut faire bien attention aux prix destructifs, lorsqu'un gros exploitant dit: Essayez donc d'empiéter sur mon marché. Je vais vous tuer. Il y a la législation sur la concurrence et les organismes de réglementation pour surveiller tout cela. Si un exploitant offre un service à un prix plus que marginal pour chasser quelqu'un d'autre du marché, c'est contre la loi. Nous devrions peut-être voir comment faire en sorte, devant une autre tribune, que les nouveaux venus éventuels n'aient pas à faire face à une concurrence déloyale.

Puisqu'on parle des chemins de fer, il était jadis moins coûteux d'envoyer quelque chose de Toronto à Vancouver que de Toronto à Saskatoon. Ce n'est pas logique, mais pour envoyer quelque chose de Toronto à Saskatoon, on n'avait pas le choix, il y avait pratiquement un monopole.

Le sénateur Gustafson: Si le gouvernement fédéral déréglementait l'industrie comme le sénateur Callbeck l'a dit, et si les provinces adoptaient quand même des lois régissant ce secteur, qu'advierait-il?

M. Soberman: Il m'arrive d'être favorable à l'idée que les gouvernements fédéral et provinciaux devraient se parler entre eux d'une façon sensée.

Le sénateur Gustafson: Si la Colombie-Britannique et l'Ontario décident de protéger leurs autocaristes respectifs sans tenir compte de la Saskatchewan ou du Manitoba, rien ne va changer.

M. Soberman: Vous avez raison. Mes connaissances sont peut-être dépassées, mais si j'ai bien compris, du moins en ce qui concerne le transport interprovincial, le gouvernement fédéral a le pouvoir et l'autorité qu'il délègue au gouvernement provincial. Il peut donc intervenir. Je ne connais pas assez bien la réglementation de la Colombie-Britannique pour savoir s'il y aurait un énorme problème en cas de réglementation du transport interprovincial par autocar.

Les gens de la région de Niagara pourraient dire que ce qu'ils aimeraient vraiment, c'est pouvoir aller en autocar en Nouvelle-Écosse en passant par le Nouveau-Brunswick et la levée de Canso. Et s'ils ne peuvent pas avoir un service intégré parce que le

it is going to behave differently than Nova Scotia, then that goes back to the senator's question about whether to just jump into this.

There has to be some modicum of agreement at the federal and provincial levels that this will not happen. The municipalities are also involved here, because large municipalities, certainly Toronto, have a total monopoly. Hence, while we say that it would be great if people did not use cars and used transit, an area without transit service but with someone willing to step in and run a jitney service to the subway station would be dead if they tried to do that. Under Toronto law, nobody can do that except the TTC. While the TTC is a wonderful organization, they cannot do everything for everybody.

Senator Forrestall: Mr. Soberman, you have not slowed down too much. I recall your contributions to Canadian transportation 10 or 15 years ago.

I have questions regarding a couple of narrow areas. One has to do with the speed at which we make decisions, the length of time it takes to change our minds. There is no question that you are right that our decisions must be informed. The Competition Bureau itself and the various commissions — in the old days the CTC, and more currently the CRTC — would take two or three years to arrive at a decision. Can you expand on whether that process constituted well-informed opinion or was just a nuisance?

I am talking about the importance of movement. The rapid change concept is wishful thinking. It is just not going to happen, and this committee is not going to change it. We will try to advise the minister of what we have heard and our sense about informed people and older people in our municipalities and communities, what they feel about transport and the problems as they see them.

Is it now time for us to change the control mechanisms, not only in the area of transport but in these other regulated areas?

Mr. Soberman: I do not know what the right time is; however, regarding the flexibility to make changes, in 1989, I did a study for the Region of York, which is the fastest growing region in the GTA. I recommended that they establish a regional transit authority to replace seven different operators. They recently did it, 13 years later, not because I recommended it but because they were afraid of what the province might do to them if they did not.

Some of these changes seem to take a long time to do. There is a lot of talk today about road pricing, that allegedly automobile users are being subsidized. We see a lot of hocus-pocus in macroeconomic models that people are running. Transport Canada has just finished a series of studies on urban transit where they have proved that investment in urban transit stimulates the economy. I am sure you all know the story. I could hire somebody to throw a brick through the window of a

Nouveau-Brunswick aurait décidé de faire quelque chose de différent de la Nouvelle-Écosse, alors cela revient à la question que le sénateur posait, à savoir intervenir ou non.

Il doit y avoir un minimum d'entente entre les gouvernements fédéral et provinciaux pour que cela ne se produise pas. Les municipalités sont-elles aussi intéressées, car les grandes municipalités, et certainement Toronto, ont un monopole total. Par conséquent, même si on dit que ce serait merveilleux si les gens n'utilisaient pas leur voiture et empruntaient plutôt le transport en commun, dans une région sans transport en commun si quelqu'un était prêt à offrir un service de taxi collectif jusqu'à la station de métro, il se ferait crucifier. Le règlement municipal de Toronto dit que personne ne peut faire cela sauf la TTC. La TTC est une merveilleuse organisation, mais elle ne peut pas faire tout pour tout le monde.

Le sénateur Forrestall: Monsieur Soberman, vous n'avez pas beaucoup ralenti. Je me rappelle encore ce que vous avez fait pour le transport canadien il y a 10 ou 15 ans.

J'ai des questions concernant quelques sujets bien précis. Il y en a une concernant la rapidité avec laquelle nous prenons des décisions, le temps qu'il faut pour changer d'avis. Vous avez tout à fait raison lorsque vous dites que nous devons prendre des décisions éclairées. Le Bureau de la concurrence et les diverses commissions — jadis la CCT et plus récemment le CRTC prennent deux ou trois ans avant d'en arriver à une décision. Pouvez-vous nous dire si à votre avis ce processus permet bien d'arriver à une opinion en connaissance de cause ou constitue tout simplement une nuisance?

Je parle de l'importance du mouvement. Le concept du changement rapide est illusoire. Cela ne va tout simplement pas se faire, et notre comité n'y changera rien. Nous tenterons de conseiller le ministre d'après ce que nous aurons entendu et d'après ce que nous aurons dit des personnes éclairées et des personnes âgées, dans nos municipalités et nos collectivités, sur leur façon de voir les transports et les problèmes dans ce secteur.

Le moment est-il venu pour nous de changer les mécanismes de contrôle, non seulement dans le domaine des transports, mais dans d'autres domaines réglementés?

M. Soberman: Je ne sais pas quand le moment est opportun, mais, en ce qui concerne la souplesse d'intervention, en 1989, j'ai fait une étude pour la région de York, le secteur de la grande région métropolitaine de Toronto qui croît le plus rapidement. J'ai recommandé qu'on y établisse une administration du transport régional pour remplacer sept exploitants différents. Cela vient tout juste de se faire, c'est-à-dire 13 ans plus tard, non pas parce que je l'avais recommandé, mais parce qu'ils craignaient que la province ne le fasse de sa propre autorité.

Certains de ces changements semblent prendre beaucoup de temps. On parle beaucoup aujourd'hui de ce que coûtent les routes, et on allègue que les automobilistes sont subventionnés. Il y a beaucoup de tours de passe-passe dans les modèles macroéconomiques. Transports Canada vient tout juste de terminer une série d'études sur le transport urbain qui révèlent que l'investissement dans le transport urbain stimule l'économie. Je suis sûr que vous connaissez tous l'histoire. Je pourrais payer

retail store, and that would stimulate the economy, because everything has multiplier effects. We start using these methods as crutches.

However, except in some areas like health care, which is changing depending on the province, and in education, increasingly in the western world, at least, the view is held that people should pay for what they get and that if they cannot then they should be helped. If you are in Kingston and you want to take the train to Toronto, as opposed to the bus, often you will do it because there is this perception that buses are at the lower end of the spectrum of transportation. They are not the same quality. You cannot move around. They lurch around. They are not as nice as trains.

So we would like to have a really good train service. The problem we have in transportation generally in this country is that there is an expectation about the level of service and the quality of service we have everywhere. Once upon a time this expectation may have been affordable. Today, it is not affordable because society has other pressing needs, not the least of which in an ageing society is health, and not the least of which is education.

I do not say that because I come from a university. The real university I went to is Dalhousie; the one I made my money at was University of Toronto. Some people, however, argue that the best way to invigorate the economy is to educate young people to think differently, to step out of the box.

Regarding the rapidity with which we get change, my guess is that every time we enact something or we have a major inquiry it is seven to ten years before we change anything. Now, seven to ten years did not look like a long time to me when I was 35, but it is starting to look like a long time to me now.

Senator Forrestall: You lead me into my other area, which has to do with informed opinion, education and educated society.

Data collection is nearly non-existent. We asked a colleague of yours yesterday for some indication of where the repository of transportation information in Alberta was. He gave a number of us a disk, and he told us the information was on there. He said: "It is in the back of my mind, and it is at the university, but you could never bring it all together even if you tried. It took me years to produce that disk."

Can you tell us something about data collection, storage, analysis and dissemination? Who should be proactive in this field? Should it be governments, or is there a marriage between government and the private sector, represented by universities? Universities are one of the great economic generators beyond the educative process.

Mr. Soberman: In the transportation field, 95 per cent of decisions are made on the basis of subjective opinions that do not stand the test of real facts and real data.

quelqu'un pour lancer une brique dans la vitrine d'un magasin de détail car cela stimulerait l'économie puisque tout a un effet de multiplication. Nous commençons à utiliser ces méthodes comme des béquilles.

Cependant, sauf dans des domaines comme celui des soins de santé, qui change selon la province, et en éducation, on semble de plus en plus penser, dans le monde occidental tout au moins, que les gens devraient payer pour les services dont ils ont besoin et que, s'ils n'en ont pas les moyens, alors seulement on devrait les aider. Si on se trouve à Kingston et qu'on veut prendre le train pour Toronto, plutôt que l'autocar, souvent on le fait parce qu'on a le sentiment que l'autocar est un moyen de transport de deuxième classe. On ne peut pas se bouger dans un autocar. Il n'est pas aussi confortable que le train.

Nous aimerions donc avoir un très bon service ferroviaire. Le problème dans le transport en général au Canada, c'est qu'on s'attend à avoir le même niveau et la même qualité de service partout. À une certaine époque, cela aurait peut-être été possible. Aujourd'hui on n'en a plus les moyens car la société a d'autres besoins urgents, notamment dans le domaine de la santé avec notre population vieillissante, mais également dans le domaine de l'éducation.

Je ne dis pas cela parce que je viens d'une université. L'université où j'ai étudié est Dalhousie; celle où j'ai gagné de l'argent est celle de Toronto. Certaines personnes font cependant valoir que la meilleure façon de revigorer l'économie, c'est d'éduquer les jeunes afin qu'ils pensent différemment, qu'ils sortent des sentiers battus.

En ce qui concerne la rapidité à apporter des changements, je suppose que chaque fois que l'on promulgue quelque chose ou que l'on fait une enquête majeure, il faut de sept à dix ans avant que quoi que ce soit ne change. Or, sept à dix ans, cela ne me semblait pas être très long lorsque j'avais 35 ans, mais cela commence à me paraître très long aujourd'hui.

Le sénateur Forrestall: Permettez-moi d'aborder avec vous une autre question relativement à l'opinion éclairée, à l'éducation et à une société instruite.

La collecte de données est pratiquement inexistante. Nous avons demandé hier à un de vos collègues de nous indiquer où on pouvait trouver les données sur le transport en Alberta. Il nous a donné un cédérom en nous disant que l'information s'y trouvait. Il nous a dit: L'information se trouve en partie dans mon cerveau, en partie à l'université, mais il ne sera jamais possible de rassembler toute l'information même si on voulait le faire. Il m'a fallu des années pour produire ce disque.

Pouvez-vous nous parler de la cueillette, de l'entreposage, de l'analyse et de la diffusion des données? Qui devrait être prendre l'initiative dans ce domaine? Le gouvernement devrait-il s'en occuper seul, devrait-il le faire avec le secteur privé, représenté par les universités? Les universités sont parmi les principaux moteurs de l'économie une fois qu'elles ont instruit les gens.

M. Soberman: Dans le domaine des transports, 95 p. 100 des décisions sont prises sur la foi d'opinions subjectives qui ne résistent pas à l'analyse des faits et des données réelles.

Canada has some serious data problems, as does every other country. Some of these derive from the fact that some of the data sought are deemed proprietary by the operators, who do not want the competition to know what they are doing. Some of these are due to the fact that people in government at all levels have the characteristic reaction, when they collect data, that the data affects the security of the nation. They are not going to let anybody have it. We have a population forecast for the City of Toronto. I get my knuckles rapped because I let other people use it to do certain kinds of analysis. I am told: "Look, those data have not been released yet." Those data are just projections.

Hence, we make many decisions on the basis of data that just simply do not exist, or on the use of forecasting and modelling techniques that actually are not robust. I will tell you a little story.

In Toronto, everybody's got a transportation plan for the city, except the City Planning Department for whom I work. They have all produced these forecasts of what different new facilities would carry, and my guys have also. I am not prepared to write the report yet, though, because I do not believe those numbers. I find some inconsistencies in the kinds of results we are getting.

The fact that other people have used these data to promote their cases is fine, but I am not signing their reports. We have a funny situation in the transportation profession. When you go to a doctor, you expect him or her to tell you what he thinks. You may not like what you hear, but you expect the truth. I am an engineer, and sort of a half-baked economist. In the transportation field, whether it is economists or consulting engineers, one finds in general that what they tell one is what they think one wants to hear.

I am 65 years old. I have been in this business for 40 years, more or less. I have never seen a transportation study on any subject that did not come to the following conclusion: "This is a wonderful thing to do." I have never seen a report that said: "This is crazy. This is not worth doing. This is not cost-effective." I get in trouble with my own profession. I gave a speech on this at the University of London about two years ago. They wanted to publish it. I said: "Listen, I will talk about it but do not publish it. I have to go home and live." The speech ran the gamut from magnetically levitated trains that were going to carry people at 500 miles an hour between Queen and Bloor Streets. Yes, it is off-the-shelf technology and it will work and make money. Studies are ongoing now related to rail links to Pearson Airport and things like that. These studies always end up saying

Le Canada a de sérieux problèmes en ce qui concerne les données, comme d'ailleurs tous les autres pays. C'est dû en partie au fait que les exploitants considèrent que certaines données que l'on cherche à obtenir sont leur propriété exclusive, car ils ne veulent pas que leurs concurrents sachent où ils en sont. Le problème est aussi attribuable au fait que, dans l'appareil gouvernemental, à tous les niveaux, les gens ont une réaction caractéristique dès qu'ils recueillent des données, c'est-à-dire qu'ils estiment que les données en question mettent en jeu la sécurité de la nation. Ils refusent de permettre à qui que ce soit d'y avoir accès. Nous avons des prévisions démographiques pour la ville de Toronto. Je me fais taper sur les doigts parce que je permets à d'autres d'utiliser ces données pour faire certaines analyses. On me dit: Écoute, ces données n'ont pas encore été publiées. Ces données ne sont que des projections.

C'est ainsi que nous prenons beaucoup de décisions sur la foi de données qui n'existent tout simplement pas, ou en nous fondant sur des techniques de prévision et de modélisation qui ne sont pas vraiment fiables. Je vais vous raconter une petite histoire.

À Toronto, tout le monde a un plan des transports pour la ville, à l'exception du Département de l'urbanisme pour lequel je travaille. Chacun a produit des prévisions de ce que pourrait transporter chaque nouvelle installation, et les gens de mon service en ont fait autant. Je ne suis pourtant pas prêt à rédiger le rapport, parce que je n'ai aucune foi en ces chiffres. Je constate qu'il y a des incohérences dans les résultats que nous obtenons.

Si d'autres intervenants se sont fondés sur ces données pour promouvoir leurs projets, tant mieux pour eux, mais il n'est pas question que je signe leurs rapports. Nous sommes dans une drôle de situation dans la profession des transports. Quand vous allez voir un médecin, vous attendez de lui qu'il vous parle sans rien vous cacher. Vous n'aimerez peut-être pas ce qu'il aura à vous dire, mais vous voulez la vérité. Je suis ingénieur, et aussi un peu à moitié économiste. Dans le domaine des transports, que l'on ait affaire à des économistes ou à des ingénieurs-conseils, on constate en général que les gens disent à leur interlocuteur ce qu'ils pensent ce qu'il veut entendre.

J'ai 65 ans. Je travaille dans ce domaine depuis 40 ans, plus ou moins. Je n'ai jamais vu une étude sur les transports, sur quelque question que ce soit, qui n'aboutisse pas à la conclusion suivante: C'est un excellent projet et il faut le faire. Je n'ai jamais vu un rapport qui dit: Ce projet ne tient pas debout, il ne vaut pas la peine de le réaliser. Ce n'est pas d'un bon rapport coût-efficacité. Je m'attire des ennuis de la part de mes propres collègues. J'ai prononcé un discours là-dessus à l'Université de London il y a environ deux ans. Ils voulaient le publier. J'ai dit: Écoutez, je suis prêt à en parler, mais pas à publier. Je dois rentrer à la maison et continuer à vivre. Dans ce discours, il était question de tout et de rien, depuis les trains à lévitation magnétique qui devaient transporter les gens à 500 milles à l'heure entre les rues Queen et Bloor. Oui, c'est une technologie qui existe et que l'on peut

that whatever it is they studied is a good idea. I am waiting for the first one that says it is a bad idea.

I take a note from the World Bank and some U.S. government agencies that says: Anyone who does a feasibility study or an environmental impact assessment is precluded from being involved in the implementation of the project or the design. We used to have an expression in the consulting engineering business a long time ago. It goes like this: "Give us the design, and we will do the planning for free."

That is a long-winded answer to say that we do not have good data and that every time a study is done the first thing we do is run around and try to collect data. Some of it exists and we cannot get it. Yes, I believe that that is a role of government. In just the same sense, we have Statistics Canada, which provides data that is used for a lot of different reasons. There is a government role in ensuring that we have reasonable quality transportation data upon which to base policy decisions, rather than just some uninformed opinion.

However, they always talk about: "You know, when I was a boy, I remember that we had this." And therefore, for the rest of one's life, one believes that "this" is the solution to the particular problem.

Senator Forrestall: It does not matter where the repository of this information is. The important thing is that it is accessible.

Mr. Soberman: I believe that it has to be accessible. At the University of Toronto, we have established a model. We have something there called the Joint Program in Transportation. It used to be funded by the federal government. The federal government decided that it was going to cancel the university research program for the whole country, which amounted to \$1.8 million a year for six different centres. We sat around saying: "What are we going to do? The sky is falling in." Finally, we got together. Originally three, and now 28 different agencies in the Toronto area, subscribe to something called the Data Management Group, which collects data every five years. It runs the surveys. It is the repository of those data. Any of the partners may have access to it. If a partner hires a consultant, the partner just telephones to announce that they have hired someone to do a study. They have access to the data.

acheter; ça va fonctionner et ce sera rentable. Il y a actuellement des études en cours sur un lien ferroviaire entre l'aéroport Pearson et le centre-ville, et cetera. Dans toutes ces études, on finit toujours par dire que le sujet de l'étude, quel qu'il soit, est une bonne idée. J'attends toujours de voir la première dont les auteurs diront que c'est une mauvaise idée.

Je retiens une note de la Banque mondiale et de certaines agences gouvernementales des États-Unis, où l'on peut lire: Quiconque fait une étude de faisabilité ou une évaluation des impacts environnementaux n'a pas le droit de participer à la mise en oeuvre du projet ou de l'ouvrage en question. Il y a longtemps, nous avions un dicton dans le monde du génie-conseil. Ça disait: Confiez-nous la conception, et nous nous occuperons de la planification gratuitement.

Tout cela pour vous dire que nous n'avons pas de données solides et qu'à chaque fois que l'on fait une étude, la première chose que l'on fait c'est d'essayer de recueillir des données à gauche et à droite. Certaines données existent déjà, mais nous n'arrivons pas à mettre la main dessus. Oui, je crois que c'est l'un des rôles du gouvernement. De la même manière, nous avons Statistique Canada, qui fournit des données, lesquelles sont utilisées pour beaucoup de raisons différentes. Le gouvernement a un rôle à jouer en veillant à ce que nous ayons des données sur le transport de qualité raisonnable et sur lesquelles nous pouvons nous fonder pour prendre des décisions en matière de politique, au lieu de nous fier à une opinion non éclairée.

Pourtant, on entend toujours des réflexions du genre: Vous savez, quand j'étais petit, je me rappelle que nous avions telle ou telle chose. En conséquence, pendant le reste de notre vie, nous continuons à croire que la chose en question est la solution au problème dont on est saisi.

Le sénateur Forrestall: Il importe peu de savoir qui est le dépositaire de cette information. L'important est qu'elle soit accessible.

M. Soberman: Je crois en effet qu'il faut qu'elle soit accessible. À l'Université de Toronto, nous avons établi un modèle. Nous avons là-bas ce qu'on appelle le Programme conjoint des transports. C'était auparavant financé par le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral a décidé de supprimer le programme de recherche universitaire pour tout le pays, qui représentait 1,8 million de dollars par année répartis entre six centres différents. Nous étions désemparés, les bras ballants, disant: Qu'est-ce qu'on va faire? Le ciel nous tombe sur la tête. Nous avons fini par concerter nos efforts. Il y avait à l'origine trois organismes différents et il y en a maintenant 28 dans la région de Toronto qui souscrivent à ce que l'on appelle le Groupe de gestion des données, qui recueille des données tous les cinq ans. Il fait des enquêtes. Il est le dépositaire de ces données. Tous les partenaires peuvent y avoir accès. Si l'un des partenaires embauche un consultant, le partenaire n'a qu'à téléphoner pour annoncer qu'il a embauché quelqu'un pour faire une étude. Le consultant a donc accès aux données.

On the subject of secrecy associated with data. I recognize some commercial concerns about confidentiality and competitiveness, but I believe that data that is collected by government with taxpayers' money should be accessible in a easy manner.

Senator Forrestall: Where should the physical repository be? Should it be in the universities?

Mr. Soberman: It does not have to be in the universities. It cannot really be in a private company. It can be in a government agency, provided the government agency recognizes that it needs professionals to do it.

Senator Forrestall: Taxpayers' money going into universities is what renders universities viable.

Mr. Soberman: We do not have to worry about it in Ontario. We just rent a tent.

Senator Forrestall: I am sorry that Senator Eyton is not here today. Your distinguished mayor has some great committee of experts that is going to solve the transport problems here in Metropolitan Toronto.

Mr. Soberman: Who is going to do that?

Senator Forrestall: Senator Eyton and his committee will solve the transport problems.

Mr. Soberman: The private sector has now decided that Canadian cities should become world-class cities and Toronto should be a world-class city. I agree with that. I think one of the significant characteristics of a world-class city is that it has world-class administration.

Senator Forrestall: The other qualifier is that the city be a significant target. Toronto is not, but Halifax is.

Senator Adams: We have just come back from Vancouver, Calgary and Halifax. I should like to clarify something you said concerning travelling by bus. In Nunavut, where I come from, we have no buses. The only way to travel there is by air. Yet we see magazines and newspapers advertising typical trip fares anywhere for a nine- or ten-day holiday. Right now, however, no bus operators are in business to run that type of trip to Nunavut.

Mr. Soberman: So many people respond to the frequent ads one sees to take a tour of Turkey or of Spain. These trips are all bus-based. Certainly one may see similar trips in Canada, where low-cost packages are offered and where all the arrangements are made for you.

I was a federal civil servant before I took early requirement and became a university professor. In those days, I frequently travelled from Ottawa to Montreal. Montreal was the centre of the transportation industry. Everybody was there. I was with the Regulatory Commission, and typically I would take the train in the morning. In the morning, I do not want to talk; I just want to sit there. I want to have a cup of coffee. However, when I was

Au sujet du secret associé aux données, je reconnais qu'il y a certaines préoccupations d'ordre commercial relatives à la confidentialité et à la compétitivité, mais je suis convaincu que les données que recueille le gouvernement avec l'argent des contribuables doivent être accessibles facilement.

Le sénateur Forrestall: Qui devraient en être les dépositaires? Les universités?

M. Soberman: Il n'est pas nécessaire que ce soit les universités. Ce ne peut pas vraiment être une compagnie privée. On peut en charger un organisme gouvernemental, pourvu que l'organisme en question reconnaisse qu'il a besoin de professionnels pour s'en occuper.

Le sénateur Forrestall: C'est l'argent des contribuables versé aux universités qui permet aux universités de survivre.

M. Soberman: Nous n'avons pas à nous en inquiéter en Ontario. Nous nous contentons de louer des locaux.

Le sénateur Forrestall: Je regrette que le sénateur Eyton ne soit pas ici aujourd'hui. Votre distingué maire a une espèce de grand comité d'experts qui vont résoudre les problèmes de transport ici, dans le Grand Toronto.

M. Soberman: Qui va faire cela?

Le sénateur Forrestall: Le sénateur Eyton et son comité vont résoudre les problèmes de transport.

M. Soberman: Le secteur privé a maintenant décidé que les villes canadiennes doivent devenir des villes de classe mondiale et que Toronto devrait être une ville de classe mondiale. Je suis d'accord avec cela. Je pense que l'une des principales caractéristiques d'une ville de classe mondiale, c'est qu'elle possède une administration de classe mondiale.

Le sénateur Forrestall: L'autre critère est que la ville doit être une cible intéressante. Toronto ne l'est pas, mais Halifax l'est.

Le sénateur Adams: Nous arrivons tout juste de Vancouver, Calgary et Halifax. Je voudrais apporter une précision au sujet de ce que vous avez dit du transport par autocar. Au Nunavut, d'où je viens, nous n'avons pas d'autobus. Le seul moyen de transport là-bas est l'avion. Pourtant, on voit des annonces dans les magazines et les journaux offrant des vacances de neuf ou dix jours n'importe où à des prix défiant toute concurrence. À l'heure actuelle, il n'y a aucun exploitant d'autocars qui offre ce genre de voyages en direction du Nunavut.

M. Soberman: Il y a tellement de gens qui se laissent tenter par les publicités que l'on voit constamment, offrant des voyages organisés en Turquie ou en Espagne. Ces voyages se font tous en autocar. Il est certain qu'il peut y avoir des voyages semblables au Canada, des forfaits à bas prix tout inclus.

J'étais fonctionnaire fédéral avant de prendre une retraite anticipée pour devenir professeur à l'université. À cette époque, je voyageais souvent entre Ottawa et Montréal. Montréal était le centre de l'industrie des transports. Tout le monde était installé là-bas. Je travaillais à la Commission de réglementation. D'habitude, je prenais le train le matin. Le matin, je n'ai pas envie de parler; je veux seulement boire mon café, assis bien

through my work, I would walk across to the bus station, which used to be nearby. All the transportation industries were clustered. Every hour, there was a bus to Ottawa, and it took you right downtown.

Many bus companies have moved their terminals away from the centre of the city. If you take the bus to Kingston, it will no longer take you to downtown Kingston. Now one must add in the cost of the taxi.

In the travel section of most weekend newspapers, one sees ads for cruise ships, airlines, motorized pogo sticks, and what not, but not very much about opportunities for buses. This may be partly because of the fragmented nature of the industry. I remember going from Halifax to New York once by bus. Acadian Lines took me to the New Brunswick border. I had to show my passport. Then I got on a bus belonging to the line that operated in New Brunswick, and it took me down to the border crossing at St. Stephen. Then I transferred from that bus to another one that took me to Boston, where I transferred to a bus that took me to New York City. That part of the trip took 36 hours. I then got on a plane that was going to the Middle East. The first stop it made was in Gander, Newfoundland. I thought to myself, I think I have just gone the wrong way.

Senator Adams: We were in Calgary the day before yesterday. We had the opportunity to witness some new bus technology belonging to Red Arrow. The buses had telephones, a washroom, a beverage dispenser. I think people today are looking for comforts of that sort when they travel. In my time, there was nothing like that available. As well, people want faster, more direct routes. They do not want a 36-hour trip such as you described. People want to embark today and arrive tomorrow. The bus may represent a slower and therefore less attractive means of transport.

Mr. Soberman: Halifax is probably not a good bus market, but consider, for example, charter services that take people skiing. These trips are attractive for reasons that have nothing to do with the price. There are movies on these buses. What is more, at the end of the day, if one has not broken one's leg and is still walking, one can actually have a beer and get on a bus and leave the driving to the bus driver. That is why people take the bus. So there is potential.

In the Toronto area, I am trying to convince municipal and provincial administration to stop expanding subways and rail transportation. We cannot afford it. Yes, Yonge Street subway is wonderful, but we cannot build subways forever. Buses provide much more flexibility. They offer the opportunity to get on once and get off once, instead of transferring. If combined with highway engineering policies that under congested conditions give buses reserved lanes and high occupancy vehicle lanes, this service can be quite attractive on a travel time basis.

tranquille. Cependant, quand j'avais fini mon travail, je traversais la rue pour aller à la gare d'autobus, qui était tout près à l'époque. Tous les secteurs des transports étaient regroupés dans le même quartier. À chaque heure, il y avait un autocar pour Ottawa et il vous amenait en plein centre-ville.

De nombreuses compagnies d'autocars ont sorti leur gare du centre-ville. Si vous prenez l'autocar à Kingston, vous n'arriverez plus au centre-ville de Kingston. Il vous faut donc ajouter le prix du taxi.

Dans le cahier des voyages de la plupart des journaux de fin de semaine, on peut trouver de la publicité annonçant des croisières, des compagnies aériennes, des échasses à ressort motorisées, que sais-je, mais il n'y a pas grand-chose sur les autocars. C'est peut-être dû en partie à la nature fragmentaire de l'industrie. Je me souviens d'être allé de Halifax à New York une fois en autocar. Acadian Lines m'a amené à la frontière du Nouveau-Brunswick. J'ai dû montrer mon passeport. Ensuite, j'ai pris un autocar qui appartenait à l'exploitant au Nouveau-Brunswick qui m'a amené jusqu'à la frontière à St. Stephen. J'ai alors pris un autre autocar pour me rendre à Boston où j'en ai pris un autre pour me rendre à New York. Cette partie du voyage a duré 36 heures. J'ai ensuite pris l'avion pour aller au Moyen-Orient. La première escale était Gander à Terre-Neuve. Je me suis dit que j'étais parti dans le mauvais sens.

Le sénateur Adams: Nous étions à Calgary avant hier. Nous avons eu l'occasion de voir de nouveaux autocars qui appartiennent à Red Arrow. Ils sont dotés de téléphone, d'une toilette et de distributrices de boissons. Je sais qu'à notre époque, les voyageurs recherchent ce genre de confort. À mon époque, il n'existait rien de semblable. En outre, les voyageurs veulent des projets plus rapides et plus directs. Ils ne veulent pas d'un voyage de 36 heures comme celui que je vous ai décrit. On veut partir aujourd'hui et arriver demain. L'autocar représente peut-être un moyen de déplacement plus lent et donc moins attrayant.

M. Soberman: Halifax n'est probablement pas un bon marché, mais songez par exemple aux services de location d'autocars pour aller faire du ski. Ce genre de voyage est attrayant pour des raisons qui n'ont rien à voir avec le prix. On passe des films à bord des autocars. De plus, à la fin de la journée, si vous ne vous êtes pas cassé la jambe, si vous êtes toujours debout, vous pouvez prendre une bière, monter à bord de l'autocar, et laisser le chauffeur conduire. Voilà pourquoi on prend l'autocar. Il y a donc des possibilités.

Dans la région de Toronto, j'essaie de convaincre les administrations municipales et provinciales de mettre fin à l'expansion du métro et du transport par rail. Nous ne pouvons pas nous payer cela. Oui, le métro de la rue Yonge est merveilleux, mais on ne peut pas multiplier les métros. Les autobus offrent plus de souplesse. Ils permettent de monter à bord une seule fois et de descendre une seule fois au lieu de devoir prendre des correspondances. Avec les politiques des voies réservées aux autobus et aux véhicules à plusieurs passagers, ce type de service peut être très intéressant pour gagner du temps.

Senator Adams: The committee asked the witness from Greyhound, the biggest bus line in the world, if Greyhound offered connections to airlines. He said that the company does not. I think other forwarding-looking bus lines should develop routes that do connect with airlines.

Mr. Soberman: That suggestion goes to my point that we need some information systems and some better integration. I will give you an example. Years ago, I worked in Haifa, Israel. The French built a rapid transit line there. Haifa also has a bus system. However, the bus system does not stop at any of the stations on this funicular that goes up the mountain, because why would they want to give them business?

However, using Kingston as an example, a smart operator may figure out that maybe there should be a bus that goes from Kingston right to Pearson Airport. After all, what is Kingston but a university town; and university professors tend to travel in their spare time. Rather than travel out of Kingston, they travel to the airports at Toronto or Montreal and do not necessarily want to go downtown first in order to reach the airport.

The Chairman: We do appreciate your presence here today, Professor Soberman, and your openness in answering our questions. We are happy you could accept our invitation.

Our next witnesses are representatives of Coach Canada. Please proceed.

Mr. James J. Devlin, President, Coach Canada: Honourable senators, I thank you for the opportunity to appear before your committee today to present the views of the Coach Canada Group of Companies in these proceedings.

I was an owner in the bus industry. I have 43 years' experience as an entrepreneur trying to conduct business in this regulatory environment. I will say at the outset, even though we are probably at least the third largest scheduled service provider in Canada, I am pro deregulation.

The first few slides we are going to present to you today are really for background information only because I think it is important that I focus my comments on my experience over that 43-year period in trying to do business in this environment.

We are a part of the Stagecoach Group, with a head office in Scotland, a very large organization operating 20,000 vehicles, employing 40,000 people worldwide.

In Canada, Coach Canada has its head office in Peterborough. The main part of the Coach Canada operation, Trentway-Wagar, was founded in Peterborough in 1956, and all 43 years of my experience have been with Trentway-Wagar.

Le sénateur Adams: Nous avons demandé au témoin de Greyhound, le plus grand exploitant d'autocar au monde, si Greyhound offrait des liaisons avec les compagnies aériennes. Il a répondu que non. Je pense qu'un exploitant à l'avant-garde pourrait proposer des parcours offrent la correspondance avec les compagnies aériennes.

M. Soberman: C'est justement ce que je voulais dire lorsque j'ai parlé de meilleurs systèmes d'information et d'une meilleure intégration. Je vais vous donner un exemple. Il y a des années, j'ai travaillé à Haifa, en Israël. Les Français y ont construit une ligne de transport rapide. Haifa avait également un réseau d'autobus. Or, l'autobus n'arrête à aucune des stations du funiculaire qui gravit la montagne pour ne pas donner de client à ce mode de transport concurrent?

Toutefois, si nous prenons Kingston comme exemple, un petit exploitant comprendra peut-être qu'il aurait avantage à offrir un service de navette entre Kingston et l'aéroport Pearson. Après tout, Kingston est une ville universitaire et les professeurs d'université voyagent pendant leurs loisirs. Plutôt que de partir de Kingston, ils doivent aller à l'aéroport à Toronto ou à Montréal, et ils ne veulent pas nécessairement devoir passer par le centre-ville d'abord pour se rendre à l'aéroport.

La présidente: Nous vous remercions d'être venu aujourd'hui, professeur Soberman, et d'avoir répondu franchement à nos questions. Nous sommes heureux que vous ayez pu accepter notre invitation.

Nos prochains témoins représentent Coach Canada. Je vous en prie.

M. James J. Devlin, président, Coach Canada: Mesdames et messieurs les sénateurs, je vous remercie de l'occasion qui nous est donnée aujourd'hui de comparaître devant votre comité pour y faire valoir la position du groupe d'entreprises Coach Canada.

J'ai été propriétaire d'une compagnie d'autocars. J'ai 42 ans d'expérience comme homme d'affaires travaillant dans un climat réglementaire. Dès le départ, j'aimerais dire que bien que nous soyons probablement au moins le troisième plus important fournisseur de services à horaire fixe au Canada, je suis en faveur de la déréglementation.

Dans les premières diapositives que nous allons vous montrer aujourd'hui, nous tentons simplement de vous donner quelques données de base, car je pense qu'il est important que je parle ensuite de mon expérience pendant ces 43 ans d'activité en milieu réglementé.

Nous faisons partie du groupe Stagecoach dont le siège social se trouve en Écosse, une très grande entreprise qui a 20 000 véhicules et 40 000 employés à l'échelle mondiale.

Au Canada, Coach Canada a son siège social à Peterborough. La principale partie de l'entreprise, Trentway-Wagar, a été créée à Peterborough en 1956, et c'est dans cette entreprise que j'ai accumulé mes 43 années d'expérience.

Coach Canada is made up of four operating entities — the one I just mentioned, as well as Autocar Connaisseur located in Montreal, Erie Coach in London and Century Airline in Peterborough. We employ 925 people, and we operate 460 vehicles in Canada.

We provide scheduled service on an annual basis; we operate over 47,000 trips, carrying in excess of 1.1 million passengers over 9.9 million kilometres.

In charter service, we operate over 33,000 trips on an annual basis, carrying 1.6 million passengers over 14.9 million kilometres. As well, we operate school contracts. We make more than 45,000 trips on an annual basis, carrying 1.8 million students over 2.6 million kilometres.

Our airport shuttle from Peterborough operates over 8,000 trips a year carrying 28,000 passengers. Our transit operation operates over 86,000 trips a year, carrying close to 2 million passengers over 2.6 million kilometres.

In total in Canada, we operate over 224,000 trips a year, carrying more than 6.3 million passengers and operating over 30 million kilometres a year.

I have been involved in many, many discussions on regulation-deregulation, and I have often heard it said that this is a union-non-union issue from the bus industry. We are a unionized workshop and have been for 24 years. We have contracts with the CAW, the Teamsters, and three different contracts with the Amalgamated Transit Union as well as the Erie Drivers Association.

I should like to focus on some of the issues that we face in the industry. In that regard, as we heard earlier today and we all know, cross-border bus transportation is a federally regulated industry with the responsibility passed to the provincial transport boards to monitor. Unfortunately, that brings in a lot of problems. For instance, Quebec exercises its authority to license to destinations beyond their borders. That is one of the few jurisdictions that does. It is a process that has been upheld by the Supreme Court of Canada, so there is nothing wrong with it; it is just that they insist.

At Coach Canada, we have a licence issued by the Province of Quebec to operate on No. 40 Highway, meeting Highway No. 417 at the Ontario-Quebec border. Ontario has issued us a licence to operate from Ottawa down the 417 to join with the Quebec highway at the Ontario-Quebec border. We filed a timetable and tariff with the Quebec Transport Board asking for approval because Quebec still approves rates, unlike Ontario. It is a free-for-all in Ontario, with a monopoly, and I will address that later.

We applied for approval, and the Quebec Transport Board took the position that we do not have a licence from Montreal to Ottawa. At the hearing, I produced our Ontario licence. It was a

Coach Canada se compose de quatre entités différentes — celle que je viens de mentionner, Autocar Connaisseur situé à Montréal, Erie Coach à London et Century Airline à Peterborough. Nous avons 925 employés et utilisons 460 véhicules au Canada.

Nous offrons un service à horaire fixe sur une base annuelle; nous faisons plus de 47 000 voyages, transportant plus de 1,1 million de passagers sur 9,9 millions de kilomètres.

En service de location, nous faisons plus de 33 000 voyages par année pour transporter 1,6 million de passagers sur 14,9 millions de kilomètres. De plus, nous avons des contrats scolaires. Nous faisons plus de 45 000 voyages par année pour transporter 1,8 million d'élèves sur 2,6 millions de kilomètres.

Notre navette aéroportuaire à partir de Peterborough fait plus de 80 000 voyages par année et transporte 28 000 passagers. Notre service d'escale offre plus de 86 000 voyages par année et transporte près de 2 millions de passagers sur 2,6 millions de kilomètres.

Au Canada, au total, nous offrons plus de 224 000 voyages par année et transportons plus de 6,3 millions de passagers sur 30 millions de kilomètres.

J'ai participé à de très nombreuses discussions sur la question de la réglementation et de la déréglementation, et j'ai souvent entendu dire que c'est une question à connotation syndicale. Nos employés sont syndiqués et le sont depuis 24 ans. Nous avons des conventions collectives avec les TCA, les Teamsters, et aussi trois conventions différentes avec le Syndicat uni du transport ainsi qu'avec la Erie Drivers Association.

J'aimerais cibler certaines des questions auxquelles notre industrie est confrontée. Dans cette veine, nous avons entendu aujourd'hui que le transport transfrontalier par autocar qui, comme nous le savons tous, est un secteur réglementé par le gouvernement fédéral, vient de passer sous la responsabilité des offices provinciaux de transport à des fins de contrôle. Malheureusement, cela entraîne de nombreux problèmes. Par exemple, le Québec invoque ses pouvoirs pour émettre des licences pour les destinations à l'extérieur de ses frontières. C'est l'une des rares administrations à le faire. La Cour suprême du Canada a décrété que c'était parfaitement correct, c'est simplement que la province insiste pour le faire.

Les autocars de Coach Canada ont une plaque d'immatriculation du Québec pour pouvoir emprunter la route 40 qui rejoint la route 77 à la frontière de l'Ontario et du Québec. L'Ontario nous donne une plaque pour utiliser la 417 à partir d'Ottawa jusqu'à la frontière de l'Ontario et du Québec après avoir emprunté une route au Québec. Nous avons déposé nos horaires et nos tarifs à l'Office des transports du Québec pour obtenir son autorisation puisque le Québec, contrairement à l'Ontario, a tenu à autoriser les tarifs. En Ontario, à cause du monopole, rien ne va plus. Mais j'y reviendrai plus tard.

Lorsque nous avons demandé cette autorisation, l'Office des transports du Québec a dit que nous n'avions pas de plaque pour le transport de Montréal à Ottawa. À l'audience, j'ai produit

licence we purchased from Voyageur in 1996 when we purchased the licence to operate between Toronto and Montreal. We are the carrier in that heavy corridor.

The Quebec Transport Board did not recognize the Ontario licence, whatsoever, and ordered us to make an application and go through the hearing process in Quebec to obtain a Quebec licence to go Montreal all the way to Ottawa — forget the Ontario licence.

The result of that kind of approach — now the issue here is — and I may appear critical of the transport boards, but I am not. They can only work with the rules that are handed to them by the politicians, and I think that is an important issue here.

The result of that kind of approach is that the public is denied a choice of services. Peterborough-Toronto, Peterborough being near and dear to my life — I was born and raised there and operated the business for 43 years out of Peterborough. Pre-June 1996, you could approach the Ministry of Transport and consult with them as to interpretation of licences. I took my licence that I thought would allow us to operate between Peterborough and Toronto to the ministry and met with their officials. We had discussions.

There was a disagreement. We agreed that we would put that licence before the court, that we would let the court determine whether we could operate the service between Peterborough and Toronto. We won the court case. Unfortunately, we won the battle but we lost the war, because in June 1996, when the government introduced an interim process for that 18-month period leading to deregulation, they gave all the responsibility to the transport board for interpretation, enforcement, et cetera.

Our direct competitor — Greyhound — filed a complaint with the transport board that we were operating the service. The transport board ruled that the licence did not allow us to travel on the preferred highway, No. 115, which is a divided highway, faster, safer, smoother. We were forced to use secondary roads, 7A or 28, which meant longer trip times, a two-lane highway and a lot of difficulties in the wintertime.

That process cost us \$500,000. We can sell a ticket to travel between Peterborough and Toronto, but we have to take our passengers on a sightseeing tour; the highway we travel is not the preferred highway, not the one people would like to travel.

We no longer provide that service. Once again, the public is denied a choice of service. Does competition work? I say, yes, it does, and I think you heard in Alberta an example where the competition does work and the competitor is very successful.

We applied a number of years ago to provide service between Toronto, St. Catharines and Niagara. We had looked at the operation there, and we found that the level of service had

notre plaque ontarienne. C'est une plaque que nous nous sommes procurée auprès de Voyageur en 1996 lorsque nous avons acheté la permission d'offrir le service entre Toronto et Montréal. C'est nous qui desservons ce couloir très achalandé.

L'Office du transport du Québec n'a pas reconnu notre plaque de l'Ontario et nous a ordonné de présenter une demande et de suivre toute la procédure au Québec pour obtenir une plaque québécoise pour nous rendre de Montréal jusqu'à Ottawa — oublions la plaque ontarienne.

Le résultat de ce genre d'approche — et c'est là la question — et je donnerai peut-être l'impression de critiquer les offices du transport, ce que je ne veux pas faire. Les membres de ces offices ont les mains liées par les règles que leur ont données les politiciens, et je pense que c'est un aspect important.

Toutefois, le résultat de ce genre d'approche, c'est que la population se voit refuser le choix des services. Peterborough-Toronto, Peterborough m'est chère au coeur — j'y suis né, j'y ai grandi et j'y ai fait des affaires pendant 43 ans. Avant juin 1996, vous pouviez vous adresser au ministère des Transports pour une interprétation des permis. J'ai apporté ma plaque qui, je le pensais, nous permettait d'exploiter un service entre Peterborough au ministère, et j'ai rencontré les fonctionnaires. Nous avons eu des discussions.

Il y a du désaccord. Nous avons convenu de nous adresser aux tribunaux pour décider si nous pouvions exploiter un service entre Peterborough et Toronto. Nous avons gagné devant le tribunal. Malheureusement, nous avons gagné la bataille et perdu la guerre parce qu'en juin 1996, lorsque le gouvernement a introduit une procédure temporaire pour la période de 18 mois précédant la déréglementation, le gouvernement a également confié l'entière responsabilité en matière d'interprétation, d'application, et cetera, à l'Office des transports.

Notre concurrent direct — Greyhound — a déposé une plainte à l'Office des transports parce que nous offrions ce service. L'Office a décidé que la plaque ne nous permettait pas d'utiliser la route préférée, la route 115, une route à double chaussée, plus rapide, plus sûre et en meilleur état. Nous avons été obligés d'utiliser les routes secondaires, la 7A ou la 28, ce qui signifie un voyage plus long, une route à deux voies et beaucoup de problèmes en hiver.

Tout cela nous a coûté 500 000 \$. Nous pouvons vendre un billet pour un voyage entre Peterborough et Toronto, mais nous faisons prendre à nos passagers le chemin des écoliers; la route que nous empruntons n'est pas la route préférée, elle n'est pas celle que les voyageurs aiment emprunter.

Nous n'offrons plus ce service. Encore une fois, la population a perdu la possibilité de faire un choix. Est-ce que la concurrence fonctionne? Oui, mais je pense que vous avez entendu parler en Alberta d'un exemple qui montre que la concurrence fonctionne et que c'est un succès.

Nous avons présenté il y a plusieurs années une demande pour offrir un service entre Toronto, St. Catharines et Niagara. Nous avons examiné la situation et nous avons constaté que le niveau de

deteriorated. There had been a reduction in the number of trips operated. Hence, we applied, and we brought in 65 members of the public to give evidence of the type of service.

Once again, our competitor was Greyhound. In their defence, they said that they had just recently purchased the operation. It was an operation that had gone to the courts for court protection. They said that they had not had an opportunity to upgrade the level of service to their normal levels but that they were going to do that imminently. The board ruled in their favour and denied our application.

I have been around this industry for 43 years, and I just do not go away that easily. A year later, we went back and monitored the system; the level of service had not changed. We reapplied, brought forward the public witnesses, some of them the same. Two hours into the hearing, our lawyer was approached by Greyhound's lawyer to see if we could negotiate at deal. The end result was that they withdrew their opposition and we got the licence.

In July 1994, they were providing 160 trips a week. In July 2001, between the two carriers, because they still remain in the corridor, we operate 347 trips a week. Last year, we carried 430,000 passengers in that corridor. It is very financially successful. It must be for them also, because they are still there. Therefore, I believe competition does work.

I should now like to address the subject of rural service. I know this is a huge issue that you are trying to wrap your minds around, and I think that it is an issue that is being made by those who want continued regulation, the bus operators.

In August 1995, the then Ontario Transport Minister, the late Al Palladini, announced that 400 Ontario communities had lost service despite economic regulation. The purpose of that announcement was that the Ontario government wanted to deregulate the industry and as far as they were concerned the argument that it was maintaining service to rural Ontario had long gone.

Needless to say, when the government announced that it wanted to deregulate, it created a lot of discussion between the Ontario stakeholders, of which I was one, as well as Greyhound.

The government brought all the parties together. The Ontario Motor Coach Association, representing most of us, entered into an agreement that, instead of deregulating in April 1996, the government would introduce a bill and have an 18-month delay, to allow us to put our houses in order, and that deregulation would take place on January 1, 1998.

Some of us went away and worked very hard to put our houses in order, to get ready for January 1, 1998, because according to the doomsayers the industry was going to fall apart that day.

service s'était détérioré dans cette région. Le nombre de voyages offerts avait diminué. Donc, nous avons présenté une demande et nous avons fait venir 65 personnes pour témoigner de la nécessité de ce genre de service.

Encore une fois, notre concurrent était Greyhound. La compagnie a affirmé, à sa décharge, qu'elle venait tout récemment de se porter acquéreur de l'entreprise. Il s'agissait d'une entreprise qui s'était mise sous la protection du tribunal. Greyhound a affirmé ne pas avoir eu l'occasion d'améliorer le service et de le ramener à un niveau normal, mais qu'elle allait le faire immédiatement. L'Office s'est prononcé en faveur de Greyhound et a refusé notre demande.

Je suis dans le secteur depuis 43 ans, et on ne se débarrasse pas de moi aussi facilement. Un an plus tard, je suis retourné voir où en était le service; le niveau n'avait pas changé. Nous avons présenté une nouvelle demande, fait venir des témoins, dans certains cas les mêmes personnes. Après deux heures de séance, l'avocat de Greyhound a demandé à notre avocat s'il n'était pas possible d'arriver à une entente. Le résultat final, c'est que Greyhound a cessé son opposition et que nous avons obtenu gain de cause.

En juillet 1994, Greyhound offrait 160 voyages par semaine. En juillet 2001, les deux transporteurs, Greyhound n'offrant toujours pas le service, offrent 347 voyages par semaine. L'an dernier, nous avons transporté 430 000 passagers dans ce couloir. C'est extrêmement rentable. Cela doit l'être pour Greyhound aussi, puisqu'elle existe toujours. Je pense donc que la concurrence, ça fonctionne.

J'aimerais maintenant parler du service rural. Je sais que c'est un énorme problème que vous tentez de comprendre, et je sais que c'est un problème que soulèvent ceux qui veulent le maintien de la réglementation, les exploitants d'autocars.

En août 1995, le ministre des Transports de l'Ontario de l'époque, le regretté Al Palladini, annonçait que 400 localités ontariennes avaient perdu des services malgré la réglementation économique. Le gouvernement de l'Ontario montrait ainsi son intention de déréglementer l'industrie car, en ce qui le concernait, il y avait longtemps que l'argument voulant que la réglementation assurait le service dans l'Ontario rural ne tenait plus.

Il va sans dire que, lorsque le gouvernement a annoncé qu'il voulait déréglementer, cela a engendré de nombreuses discussions entre les intéressés ontariens, dont j'étais, tout comme Greyhound.

Le gouvernement a réuni toutes les parties. L'Ontario Motor Coach Association qui représente la plupart d'entre nous a conclu une entente voulant que plutôt de déréglementer en avril 1996, le gouvernement déposerait un projet de loi et nous donnerait 18 mois pour mettre de l'ordre. La déréglementation entrerait en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

Certains sont repartis et ont travaillé très fort pour mettre de l'ordre dans leurs affaires, pour se préparer pour le 1^{er} janvier 1998 alors que, d'après certains, le ciel allait tomber sur la tête de l'industrie.

Unfortunately, not all the players to that agreement did the same thing. Some of them hired high-priced lobbyists, economists and spin doctors, to convince the Premier's Office that the Minister of Transport was wrong and that the industry should not be deregulated.

Today, the transport board is harnessed with a law that was created for an 18-month period. We in the industry are forced to operate in this regime — and there is only one winner. The winner in this current regulatory environment in Ontario is Greyhound.

Ontario continues to lose service. Of course, they never had it in the first place. If carriers come forward and suggest to you that they are going to shut down services because of deregulation, you should challenge them to name those communities and to provide you with a list. I will offer to return — if you share that list with me. I will study it determine, from my point of view, whether they are real issues or whether they are doctored to advance the argument that you must keep regulation.

Safety is dealt with differently in the different provinces, as well. For instance, Quebec will hear evidence on safety issues in the bus industry and will make decisions based on that evidence. The Ontario Transport Board do not have the same authority; therefore, it will not hear evidence on safety issues.

As far as I am concerned, bus transportation is the safest industry in the world; however, we do have bad actors from time to time. I tried to bring evidence to a Province of Quebec government inspector about some particular individuals who wished to enter the Ontario scene. The board did not hear the evidence.

We work very closely with our drivers on health issues, but there are certain things that happen from time to time that you must react to.

There was a situation where a particular company had a driver who blacked out, which is obviously the worst situation in our industry. Fortunately, the bus got stopped. Our company experienced that once. By the time the medical profession has had an opportunity to examine the individual, to deem them fit to return to drive, the process takes 9 to 12 months. That same driver was on the road and suffered a blackout two weeks later. Both of those were recorded in the newspapers, so I am not coming here and telling you things I know because I am in the industry. The *Peterborough Examiner* carried the story on both of those incidents. Both times, the bus was carrying the Ottawa 67's hockey team; same customer. That should not happen, but then I am not surprised.

Not so long ago, the *National Post* had an article about the same company. One of their drivers was driving with no hands. He had one on his cell phone and other one on a PalmPilot. Fortunately, for all of us, they were petitioned into bankruptcy about a week ago. It had nothing to do with economic regulation; market forces did them in.

Malheureusement, tous les participants à cette entente n'ont pas fait la même chose. Certains ont embauché des lobbyistes, des économistes et des propagandistes grassement payés pour convaincre le bureau du premier ministre que le ministre des Transports avait tort et qu'il ne fallait pas déréglementer l'industrie.

Aujourd'hui, l'Office des transports est lié par une loi qui avait été mise en place pour une période de 18 mois. Nous nous sommes forcés de fonctionner dans ce régime — et il n'y a qu'un gagnant. Le gagnant, dans le paysage réglementaire actuel en Ontario, c'est Greyhound.

L'Ontario continue à voir le service se détériorer, si vent est qu'il y en ait jamais eu un. Si des transporteurs viennent vous dire qu'ils vont devoir fermer boutique à cause de la déréglementation, demandez-leur de nommer des localités qu'ils desservent, demandez-leur une liste. Je vous offre de revenir — si vous me montrez la liste. Je vais l'étudier et vous dire si, de mon point de vue, il y a vraiment des problèmes ou si la liste a été faussée pour défendre l'argument qu'il faut maintenir la réglementation.

La question de la sécurité est abordée différemment dans différentes provinces. Par exemple, le Québec entend des témoignages sur des questions de sécurité dans l'industrie de l'autocar et se fonde sur les preuves pour prendre ses décisions. L'Office ontarien des transports n'a pas le même pouvoir.

Par conséquent, l'industrie du transport par autocar est la plus sécuritaire au monde; toutefois, de temps à autre, il y a de mauvais joueurs. J'ai tenté de donner à un inspecteur gouvernemental du Québec des preuves sur certains individus qui voulaient travailler en Ontario. L'Office n'a pas voulu de ces preuves.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos chauffeurs sur les questions de santé, mais de temps à autre, il se produit des choses qui vous forcent à réagir.

On a vu par exemple une entreprise dont un des conducteurs avait perdu connaissance, la situation la plus grave, manifestement, dans notre industrie. Heureusement, on est parvenu à arrêter l'autocar. Notre entreprise a connu un incident du même genre. Il faut de 9 à 12 mois pour que les médecins prononcent le chauffeur apte à reprendre le volant. Or, ce même chauffeur était sur la route et a perdu connaissance à deux reprises deux semaines plus tard. Les deux incidents ont fait les manchettes, je ne vous raconte donc rien de secret parce que je suis dans l'industrie. Le *Peterborough Examiner* a rapporté les deux incidents. Les deux fois, l'autocar transportait l'équipe de hockey des 67 d'Ottawa, le même client. Cela ne devrait pas se produire, mais je ne suis pas surpris.

Il n'y a pas très longtemps, le *National Post* publiait un article sur la même entreprise. Un de ses chauffeurs conduisait sans toucher le volant. Il avait son cellulaire dans une main et son PalmPilot dans l'autre. Heureusement pour nous tous, l'entreprise a dû déclarer faillite il y a environ une semaine. Cela n'avait rien à voir avec la réglementation économique; ce sont les forces du marché qui ont tué l'entreprise.

In fact, in a number of areas, there are a number of illegal rogue van operators. There is a role for vans in transportation. We operate vans in our company. Unfortunately, if you look at what we have here — and I will try to put the perspective of these illegal van operators before you — in Ontario, we have a user-pay approach to economic regulation. That was the other change that took place in 1996.

We have spent well over \$100,000 in private investigators riding these vans to get the evidence that we can present to the transport board. We must pay a fee to the transport board to hear this evidence, to conduct a hearing. We have to do that.

For our company, it involves legal fees and lost management time. I would say that we have spent upwards of \$500,000 in total on these illegal rogue van operators.

The board will issue a decision, a stop order, and it will award us costs. Unfortunately, the costs cannot be collected. There is no money. You cannot find them to collect. They disappear after the board order is issued.

These unsafe van operators continue unabated. The provincial governments have not figured out a way to determine who is providing these commercial operations. It is left to the industry — and, believe me, I would rather spend my time trying to create a better mousetrap and expand services for our company than run around trying to find illegal van operators. That is a total waste of my 43 years' experience in this industry.

You will recall the Prescott accident — and I know Mr. Collenette in his appearance last June mentioned it, and I think it has come up a couple of other times — where five people were killed in a van. We filed complaints against that company about a year and a half prior to that accident.

Following that accident, our files became very important to the investigators. They wanted to know everything there was about these people. We were on to them for a 18 months or so before the accident, but the system was unable to get them, and it led to the tragic death of five people.

The gentleman who lost his daughter in that accident phoned me from Montreal many times to discuss the situation with me. I felt so sorry for him. He innocently believed that it was a transportation company, that it must have insurance, trained drivers and well-maintained vehicles. People generally assume that if you are selling a service, you must be okay, but that company is not.

Why can't we compete with them? Why can our fares not match the fares they offer, so that customers will buy our service? The biggest explanation is that they are a cash operation. It is an underground economy. It is a very large underground economy.

If I could cut out of my company all government-regulated payroll deductions that I have to forward, whether it is WSIB, EI, CPP, you name it, I could cut millions of dollars of expense. If I could cut my garages by three-quarters, or just forget about

En fait, dans plusieurs régions, il y a plusieurs exploitants clandestins de minibus. Le minibus a un rôle à jouer dans les transports. Nous en avons un nous aussi. Malheureusement, si vous regardez ce qui se passe ici — je vais essayer de mettre ces cas de clandestins en contexte — en Ontario, nous facturons les utilisateurs dans la réglementation économique. Voilà un autre changement qui est survenu en 1996.

Nous avons dépensé plus de 100 000 \$ en frais d'enquêteurs privés qui empruntaient ces minibus pour nous donner des preuves à transmettre à l'Office des transports. Nous avons dû payer des droits à l'Office des transports pour qu'il entende ces preuves et tienne des audiences. Voilà ce que nous avons dû faire.

Pour nous, cela entraîne des frais juridiques, du temps perdu au niveau de la gestion. Je dirais que nous avons dépensé plus de 500 000 \$ en tout, pour combattre ces exploitants clandestins.

L'Office rend une décision, un arrêté de suspension, et nous octroie les dépens. Malheureusement, il n'y a pas de dépens à aller chercher. Il n'y a pas d'argent. D'ailleurs on ne trouve jamais l'exploitant pour toucher notre argent. Il disparaît dès que l'office a rendu sa décision.

Ces exploitants de minibus non sécuritaires continuent comme si de rien n'était. Les gouvernements provinciaux n'ont pas encore trouvé comment les débusquer. C'est laissé à l'industrie — et croyez-moi, je préfère passer mon temps à améliorer nos méthodes et à augmenter nos services plutôt qu'à courir après les exploitants de minibus illégaux. C'est un gaspillage total de mes 43 années d'expérience.

Vous vous rappellerez l'accident qui a eu lieu à Prescott — je sais que M. Collenette l'a mentionné en juin dernier lorsqu'il a comparu devant vous — et je pense qu'il en a été question à quelques reprises — lorsque cinq personnes ont été tuées en minibus. Nous avions déposé une plainte contre cette entreprise un an et demi avant l'accident.

Après l'accident, nos dossiers sont soudainement devenus très importants pour les enquêteurs. Ils voulaient savoir tout ce qu'il y a à savoir sur ces gens. Nous étions déjà au courant depuis 18 mois plus ou moins mais le système était incapable d'intervenir, ce qui a entraîné la mort tragique de cinq personnes.

L'homme qui a perdu sa fille dans cet accident m'a téléphoné de Montréal à plusieurs reprises pour discuter de la situation. Je suis désolé pour lui. Il croyait innocemment qu'une entreprise de transport doit être assurée, avoir des chauffeurs de métier et des véhicules bien entretenus. De façon générale, les gens supposent que si vous vendez un service, vous devez être en règle, mais cette entreprise ne l'était pas.

Pourquoi ne puis-je leur faire concurrence? Pourquoi nos tarifs ne sont-ils pas aussi bas que les leurs, pour que tous les clients puissent venir chez nous? La réponse c'est qu'ils se font payer au noir. C'est l'économie clandestine. Une très grosse économie grise.

Si je pouvais éliminer toutes les déductions obligatoires pour les charges sociales, cotisations ou SPAAT, à l'AE, au RPC, je pourrais dépenser des millions de moins. Si je pouvais réduire mes ateliers, ou simplement ne pas entretenir mes véhicules, les

maintaining vehicles, just pull them into a service station, get the oil changed, and run them until they fall apart, I could cut out millions of dollars of expense.

As a matter of fact, maintenance, cleaning, garages, maintenance staff costs us 70 cents a kilometre. On top of that, our company absorbs a huge training bill for our drivers, a huge monitoring cost. The people who operate these vans have none of that. That is the only reason that they can provide a cheaper fare. Economic regulation alone will not stop that operation. This is beyond economic regulation.

Do we need subsidies for rural services? I am going to say no, but I will give you a qualifying response. I think the bus industry can and will provide scheduled services in competition with itself and other modes. Unfair competition from subsidized VIA Rail may destroy the bus industry. Their plans could have drastic impact on our operation, the Toronto-Montreal corridor; there is no doubt about it.

I would ask that the committee consider endorsing the Canada Transportation Act Review Panel Report concerning VIA Rail. Air and bus modes operate at a full-cost recovery. VIA receives huge subsidies, to cover losses, and those subsidies, in part, are paid for by the users of air and bus mode. VIA Rail should operate on a full-cost recovery basis.

I am not a VIA Rail basher. VIA Rail is an excellent operation. There is a role for VIA in the transportation business. However, its service must be priced somewhere between the high, high cost of air travel — and I know most of you travel by air. With all the add-ons, the various fees that are being charged at the airports, and I know what we have to take into account, the price of our bus ticket, there is a role for VIA somewhere in the middle.

Even though this is an issue of regulation-deregulation, it would be well within the committee's mandate to express the view that VIA should be forced to make the user pay.

In the report of the Canada Transportation Act Review Panel, there was a statistic about who uses VIA. By and large, VIA passengers are the middle- and higher-income earners in the country. Like those of us who are prepared to pay the cost of air travel, they should pay the cost of that trip.

With respect to routes that are not self-sustainable — and I agree with Professor Soberman — if there is a social need for service in a remote area, there is a way to provide the service. However, that does not mean opening up the public purse to the current licensed operator to keep running the service. If there is a social need, the government should make that determination, and the service should be subject to competitive bidding — competitive bidding, not opening up the public purse.

envoyer à la station-service pour une simple vidange et les utiliser jusqu'à ce qu'ils tombent en ruine, je pourrais réduire mes dépenses de plusieurs millions de dollars.

Parlant d'entretien, de nettoyage, frais d'atelier, de personnel d'entretien, tout cela me coûte 70 cents le kilomètre. En outre, notre entreprise consacre des sommes énormes à la formation de ses chauffeurs et au contrôle du travail. Les exploitants de ces minibus n'ont rien de tout cela. Voilà la raison pour laquelle ils peuvent offrir des tarifs plus bas. La réglementation économique à elle seule ne mettra pas fin à ce genre d'activité. C'est plus qu'une simple question de réglementation économique.

Faut-il des subventions pour les services ruraux? Je vais vous dire que non, mais sous certaines réserves. Je pense que l'industrie de l'autocar est en mesure d'offrir et offrira des services à horaire fixe en concurrence avec l'industrie et avec d'autres modes de transport. La concurrence induite qui vient de VIA Rail qui est subventionné va peut-être détruire l'industrie de l'autocar. Le plan de VIA Rail peut avoir une incidence marquée sur nos services, celui du couloir Toronto-Montréal, incontestablement.

Je demande au comité d'appuyer le rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada concernant le secteur ferroviaire. Le transport aérien et le transport par autocar fonctionnent en mode de plein recouvrement des coûts. VIA reçoit d'énormes subventions, pour couvrir ses pertes, et ces subventions sont payées en partie par les utilisateurs des services aériens et de l'autocar. VIA Rail doit fonctionner en recouvrement intégral des coûts.

Je ne veux pas décrier VIA Rail. C'est une excellente opération. Il y a un rôle pour VIA dans le transport. Toutefois, le service doit être positionné entre le coût élevé du transport aérien — et je sais que pour la plupart vous voyagez par avion. Avec tous les ajouts, les divers frais que l'on perçoit aux aéroports, je sais qu'il faut en tenir compte et tenir compte du prix du billet d'autocar, mais il y a un rôle pour VIA entre les deux.

C'est une question de réglementation ou de déréglementation, mais cela pourrait relever du mandat du comité de dire que VIA doit obliger ses passagers à payer.

Dans le rapport du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, on donne des statistiques sur la clientèle de VIA. Dans l'ensemble, les passagers de VIA sont des personnes à revenu moyen ou élevé. Tout comme nous qui sommes prêts à payer le coût du transport aérien, ils devraient payer pour leurs déplacements.

En ce qui concerne les liaisons non rentables — je partage l'opinion du professeur Soberman —, s'il y a un besoin social dans une région éloignée, il y a une façon d'offrir le service. Toutefois, cela ne signifie pas ouvrir le trésor public pour que l'exploitant actuel continue à offrir le service. S'il y a un besoin social, c'est au gouvernement d'en décider et le service doit être offert, dans un contexte compétitif, suivant un appel d'offres, et non pas financé par le public.

The Province of Ontario has had a series of meetings throughout the province, discussing transportation needs of the future. One of those meetings took place in Peterborough. I attended three, but the one in Peterborough sticks out in my mind.

I was there along with the Greyhound representative. The Greyhound representative said that they provide — I forget the number — something like nine or twelve trips a day between Peterborough and Toronto and that if rural communities like Peterborough can expect to have this level of service in the future they can expect to start paying a subsidy for it.

I spent \$500,000 trying to get a licence to put a competing service on there. I would be on that route in a heartbeat. I could not believe the statement made by Greyhound; nor could some of the local municipal politicians around the table who just rolled their eyes.

Obviously, the person who made that statement was a very junior person in the organization. Someone cranked him up and turned him loose, and said, "Get out there and tell everybody we need subsidies to provide these services."

Peterborough is not a rural community. If in Greyhound's reference to rural communities they think of Peterborough, then they probably want subsidies to provide the whole operation.

What am I really saying? The current state of economic regulation of the intercity bus industry is a disgrace. Economic regulation passed its usefulness long time ago. Today, it serves as a deterrent to industry growth. I believe that organizations that fight to keep regulation to stave off competition are no longer entrepreneurial-driven.

There should be tighter control over bus-van operators from a safety perspective. A registration system could be implemented. If a company or an individual is going to provide a commercial passenger transportation system, they must register.

The insurance levels in this business should be greater, to protect the public. You cannot operate a van carrying seven paying passengers. To be licensed in Ontario, you only need \$1 million in insurance. Most people carry on more than on their house. With vans, we are talking about a commercial operation on the highway. Those are areas that need to be addressed.

Governments must strengthen their oversight of the industry; as well, they should have enforcement programs and sanctions.

The federal government must exert control over economic regulation; as well, it alone must make the decision about whether the industry should be regulated or deregulated. Otherwise, there will never be consensus.

I have been involved in too many federal-provincial task forces studying this subject, and I assure you that ad nauseam, I have heard from the different provinces all the reasons why you cannot. There is no consensus on this subject because, quite

Le gouvernement de l'Ontario a tenu une série de réunions, partout dans la province, pour discuter des besoins futurs en matière de transport. Une de ces réunions s'est déroulée à Peterborough. J'ai assisté à trois réunions, mais celle à Peterborough m'est restée à l'esprit.

Le représentant de Greyhound était là aussi et il a dit qu'ils offraient — j'oublie le nombre — quelque neuf ou douze départs par jour entre Peterborough et Toronto et que les localités rurales comme Peterborough peuvent s'attendre à ce niveau de service à l'avenir, mais en les subventionnant.

J'ai dépensé 500 000 \$ pour tenter d'obtenir la permission d'offrir un service concurrentiel à Peterborough. Je sauterais sur l'occasion. Je n'arrivais pas à croire ce que disait le représentant de Greyhound, pas plus d'ailleurs que certains des politiciens municipaux à la table qui grinçaient des dents.

Manifestement, la personne qui a déclaré cela était à un très bas niveau dans l'organisation. Quelqu'un l'a monté et lui a dit: Va et dis à tout le monde qu'il nous faut des subventions pour offrir ces services.

Peterborough n'est pas une localité rurale. Si Greyhound y voit une localité rurale, c'est qu'elle veut des subventions pour tous ses services.

Tout cela pour dire que l'état actuel de la réglementation économique du transport interurbain est une honte. Ce genre de réglementation a cessé d'être utile il y a longtemps. Aujourd'hui, cela gêne la croissance de l'industrie. Je crois que les organisations qui luttent pour maintenir la réglementation afin d'éviter la concurrence ne sont plus motivées par un esprit d'entrepreneuriat.

Il faut des contrôles plus serrés sur les exploitants de minibus pour assurer la sécurité. Il faut mettre en place un système d'enregistrement. Si une entreprise ou une personne offre un service de transport commercial de personnes, il faut s'inscrire.

Le niveau d'assurance devrait être plus élevé pour protéger le public. On ne peut pas transporter sept passagers payants dans un minibus. Pour avoir une licence en Ontario, il suffit de prendre une assurance de 1 million de dollars. La plupart des gens assurent leur maison pour plus que cela. Un service de minibus, c'est une entreprise commerciale. C'est le genre de question qu'il faut régler.

Il faut que les gouvernements contrôlent de plus près l'industrie et qu'ils mettent en place des programmes de conformité accompagnés de sanctions.

Il faut que le gouvernement fédéral exerce le contrôle sur la réglementation économique; et il faut également qu'il soit le seul à déterminer si l'industrie devrait être réglementée ou déréglementée. Autrement, il n'y aura jamais de consensus.

J'ai participé à bien trop de groupes d'étude fédéral-provinciaux sur ce sujet et je peux vous assurer que j'ai entendu jusqu'à la nausée toutes les raisons possibles et imaginables avancées par les provinces pour démontrer que c'était impossible.

frankly, there are too many lobbyists making a great deal of money presenting the pro-regulation story and it is not going to get shut down.

The Chairman: That is why we are here: to make some proper recommendations to the minister. That is why he asked us to conduct this study and we have a full year to try and find proper solutions for the industry.

We have often mentioned the declining of scheduled bus ridership and I would like to have your views on that. What are the prospects for reversing the long-term decline?

Mr. Devlin: I can share my personal experience. In late 1995 when I began negotiations with the Voyageur Corporation to buy the Toronto-Montreal route, they gave us their financials and the riderships on their route. Their statement showed a declining ridership over a number of years declining and declining revenues. Because this was a big investment, I decided to get a second opinion on the numbers from someone outside the company to be sure I did not make the wrong decision.

The reviewer suggested that it was a high risk, based on the declining numbers. However, I have spent 43 years in this industry going on gut feel and I had a gut feel I could turn it around. I looked at the product that was on the corridor and I knew that I could upgrade it.

First, we sold the 19 buses operating in that corridor and purchased 19 brand new buses. Since then, month over month, year over year, we have had increased ridership and increased revenues.

When we bought the licence, there was \$30,000 a month net-net profit from carrying freight. Because of the dominance in that marketplace of our competitor, we never got a nickel of that operation. The last trip operated by Voyageur, the buses went out full of freight. The first trip we operated, it had been diverted into the Greyhound system. We are not in the freight business; we are a passenger-carrying business. Those revenues have all been growth from passengers — increased ridership. We believe that it was the better product. We spent a great deal of money in customer service training with our drivers. You are there to serve the public. You are not there to drive the bus.

The Chairman: We have heard that, in some instances, P.E.I. and Nova Scotia use vans for small communities. The senior citizens there feel they are well protected. Whether they are right or wrong, they use some nine-seaters. Do you recall that?

Mr. Devlin: Yes.

Il n'y a pas de consensus sur ce sujet car, pour être franc, il y a beaucoup trop de lobbyistes qui font beaucoup d'argent en présentant les arguments des partisans de la réglementation et nous n'en verrons jamais la fin.

La présidente: C'est la raison pour laquelle nous sommes ici: pour faire des recommandations appropriées au ministre. C'est la raison pour laquelle il nous a demandé de faire cette étude et nous avons toute une année pour essayer de trouver des solutions convenables pour l'industrie.

On parle souvent de la baisse de fréquentation des lignes régulières d'autocar et j'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez. Est-il possible d'inverser cette tendance?

M. Devlin: Je peux vous citer mon expérience personnelle. À la fin de 1995 lorsque j'ai entamé des négociations avec la société Voyageur pour acheter la ligne Toronto-Montréal, ils m'ont donné tous les chiffres, recettes et passagers, de cette ligne. Ces chiffres indiquaient une chute de la fréquentation au cours des années et une chute ininterrompue des recettes. Comme c'était un gros investissement, j'ai décidé de demander un deuxième avis sur ces chiffres à un tiers extérieur à la compagnie pour être certain de ne pas me tromper dans ma décision.

Selon lui le risque était élevé au vu de ces chiffres qui étaient tous à la baisse. Malgré tout, ayant consacré 43 ans de ma vie à cette industrie, mon instinct et mon intuition me disaient qu'il était possible de retourner la situation. J'ai évalué les produits offerts dans le corridor et j'ai été persuadé que je pouvais les améliorer.

Pour commencer, nous avons vendu les 19 autocars utilisés jusqu'alors dans le corridor et nous avons acheté 19 cars flambants neufs. Depuis, mois après mois, année après année, le nombre de passagers et les recettes augmentent.

Lorsque nous avons acheté la licence, le transport de marchandises rapportait 30 000 \$ net par mois. À cause de la position dominante sur ce marché de notre concurrent, ce genre de service ne nous a jamais rapporté un sou. La dernière fois que Voyageur a assuré la liaison, les autocars étaient remplis de marchandises. Quand nous avons assuré le service pour la première fois, toute la marchandise était passée chez Greyhound. Nous ne sommes pas transporteurs de marchandises, nous sommes transporteurs de personnes. Nos recettes ont augmenté parce que nous avons augmenté le nombre de clients. Nous croyons que c'est notre meilleur produit qui nous l'a permis. Nous avons beaucoup investi dans des cours de formation de service à la clientèle pour nos chauffeurs. Ils sont là pour servir leurs passagers, ils ne sont pas là simplement pour conduire l'autocar.

La présidente: On nous a dit que dans certaines circonstances, les services sur l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse sont assurés par des minibus pour les petites collectivités. Les personnes âgées ne s'estiment pas du tout en danger. À tort ou à raison, ils utilisent des fourgonnettes à neuf places. Vous vous en souvenez?

M. Devlin: Oui.

The Chairman: Not seven, nine — and maybe ten or fourteen. Do you agree with such a service for small communities?

Mr. Devlin: Oh, yes, absolutely. As I said earlier, we operate vans. We operate vans on small schedules. The Peterborough-Havelock cannot get any smaller. The issue is that with the type of vehicles available, there is always going to be someone to come out and that will service that need. There is a place for vans. It is just that we have got to bring them into the safety loop and ensure that they are part of the economy and not operated as an underground economy.

The Chairman: Yes. I fully agree. You mentioned the differences between the provincial bus regimes, which have developed over the last decade or so. It is detrimental to the industry and to the travelling public, and you feel that the federal government should implement remedy to the various regimes?

Mr. Devlin: I think if your report determines there must be continued regulation, I think the federal government has to take control of the rules of the game to ensure fairness and a harmonious approach to doing business.

I do not think I, as an operator should be sitting with licences to connect Montreal and Ottawa, be faced with a situation where one Board will recognize that we want to license you all the way, while the other Board has already licensed part of the route. In this day and age, it is just ludicrous. Sometimes I wonder if I am a masochist for hanging around this industry for so many years.

Senator Gustafson: I want to thank you for a very frank presentation. I think there is no question where you stand on the issue. I like your suggestion of competitive bidding for rural areas.

We have become the most urbanized country in the world. When we look at statistics and where we are going, we see that the problems will simply compound. It is going to be — to some extent — government's responsibility to determine how we are going to deal with this issue.

Mr. Devlin: Exactly, yes.

Senator Gustafson: I think competitive bidding is an excellent idea. Are you in the parcel business?

Mr. Devlin: No. We thought we were going to be, but we found out quickly that we were not dominant enough in the market to hold it.

Senator Gustafson: I think Greyhound indicated that parcel business was a major part of their business. In some routes, 50 per cent of the business was parcel I was wondering if deregulation took place and minivans were put on to pick up the parcels and that, whether Greyhound could compete with them.

Living in a rural community myself — my background is farming — I know the parcel business is an important business because we get repairs out of Regina or Edmonton or Winnipeg and so on and that type of service has really improved over what it was 20 years ago. Of course, everything has improved to some extent.

La présidente: Pas sept, neuf — peut-être 10 ou 14. Vous êtes d'accord pour ce genre de service lorsqu'il s'agit de petites collectivités?

M. Devlin: Oh, absolument. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous offrons des services au moyen de minibus. Nous avons des minibus pour les petits services. Plus petits que Peterborough-Havelock c'est impossible. Le problème c'est que, lorsque ce genre de véhicule est disponible, il y a toujours quelqu'un pour assurer ce genre de service s'il est réclamé. Il y a une place pour les minibus. Simplement, il faut qu'ils respectent les mêmes règles de sécurité et il ne faut pas hésiter à poursuivre les entreprises clandestines.

La présidente: Je suis tout à fait d'accord avec vous. Vous avez parlé des différences de régime pour ces services d'une province à l'autre depuis une dizaine d'années. D'après vous ce sont l'industrie et ses clients qui en pâtissent et vous estimez que le gouvernement fédéral devrait intervenir pour harmoniser ces régimes?

M. Devlin: Si votre rapport conclut à la nécessité de maintenir une réglementation, il faut que le gouvernement fédéral contrôle les règles du jeu pour garantir l'harmonie et l'équité dans ce secteur.

Voulant assurer un service entre Montréal et Ottawa, il est inconcevable qu'une instance m'accorde une licence pour tout le parcours alors qu'une autre ne m'en accorde une que pour une partie du parcours. De nos jours, c'est absolument ridicule. Parfois je me demande si je ne suis pas masochiste à vouloir m'accrocher encore à cette industrie.

Le sénateur Gustafson: Je tiens à vous remercier de votre franchise. Vous n'avez laissé aucun doute sur votre position. J'aime votre proposition d'appel d'offres pour les régions rurales.

Nous sommes devenus le pays le plus urbanisé du monde. Il suffit de regarder les statistiques pour comprendre que les problèmes n'iront pas en s'arrangeant. Dans une certaine mesure, il reviendra au gouvernement de trouver les solutions.

M. Devlin: Exactement.

Le sénateur Gustafson: Je trouve votre idée d'appel d'offres excellente. Est-ce que vous transportez des colis?

M. Devlin: Non. Nous pensions le faire, mais nous avons rapidement constaté que nous n'étions pas assez bien placés sur le marché pour le faire.

Le sénateur Gustafson: Je crois que Greyhound nous a indiqué que le transport des colis était une de ses activités principales. Sur certaines lignes, à 50 p. 100, c'est du transport de colis. S'il y avait déréglementation et si des fourgonnettes assuraient le transport de colis, je suppose qu'elles pourraient concurrencer Greyhound.

Vivant moi-même en milieu rural — mon métier, c'est l'agriculture —, je sais que le transport des colis est une activité importante parce que nous faisons réparer nos machines à Regina, à Edmonton ou Winnipeg et ce genre de service s'est nettement amélioré par rapport à ce qu'il était il y a 20 ans. Bien sûr, tout le reste s'est aussi amélioré dans une certaine mesure.

If it were deregulated, would you have a crack at the parcel business as well?

Mr. Devlin: I have a crack at the parcel business now. Unfortunately, they have such a dominant position, and because we are one of their competitors, we do not share in that market. For instance, I am sure Ontario Northlands, Orleans, SMT, and Saskatchewan Transportation all share in that because they are content to be a part of the system and not compete.

Well, I am not. I happen to be very aggressive. We have one of the largest charter operating authorities in Ontario and in the Montreal area. I believe we would be the second or third largest scheduled service operator.

If regulation was that important to the industry, I should be here, telling you, "Do not deregulate."

Senator Gustafson: If federal government were to deregulate, it would appear to me that they would have to negotiate with the provinces beforehand, unless we continue to operate as 10 vassal states and we always have trouble at the borders. Of course, that happens in a lot of areas other than transportation, but it seems to be a major problem in transportation, licensing and so on.

Mr. Devlin: I think there are different issues here. Let us deal with the vehicles and road safety, et cetera. That is all contained under various Highway Traffic Acts for each province. That is a provincial issue. I think the federal government's role is to act as a sort of a central voice to create harmony among the rules and regulations.

In terms of operating buses, we are a federal operation. If I could just turn to labour for a moment, every province has its own provincial labour boards and labour personnel. Because we operate a cross-border bus operation, all our employees are subject to the Canada Labour Code and the health and safety aspect of that. We had challenged the Workplace Safety and Insurance Board in terms of their enforcing their health and safety programs on our company. We said that the WSIB covers Ontario and we are a federal operator. We received the decision only yesterday: our statement was upheld and we won our case.

Although these different regimes provide the Workers' Compensation to our employees, with respect to health and safety, we are subject to the Canada Labour Code. Transportation would be no different. If we are a federal operator and if the feds decide to deregulate and the provinces wanted regulation, I would say that I would not be subject to that provincial regulatory requirement.

Senator Gustafson: The Americans are deregulated. What is your observation of how their bus system is operating?

Mr. Devlin: I think it is no secret that Greyhound organization is not the healthiest operation in the world, but then how much of that is self-destruction? How much of that is the marketplace?

Si ce secteur était déréglementé, est-ce que le transport de colis vous intéresserait aussi?

M. Devlin: Je fais un peu de transport de colis en ce moment. Malheureusement, leur position est tellement dominante qu'ils ne laissent pas de place à un concurrent comme nous sur ce marché. Par contre, je suis sûr qu'Ontario Northland, Orleans, SMT et Saskatchewan Transportation ont tous leur part parce qu'ils sont contents de faire partie du système et de ne pas avoir à se concurrencer.

Pas moi. Il se trouve que je suis très combatif. Nous sommes la plus grosse entreprise de transport nolisé de l'Ontario et de la région de Montréal. Nous devrions être le deuxième ou le troisième plus gros transporteur de service régulier.

Si la réglementation était si importante pour l'industrie, je vous dirais: ne déréglementez pas.

Le sénateur Gustafson: Si le gouvernement fédéral décidait de déréglementer, j'ai l'impression qu'il leur faudrait négocier auparavant avec les provinces à moins de continuer à fonctionner comme 10 États vassaux et de continuer à avoir des problèmes aux frontières. Bien entendu, c'est ce qui se passe dans beaucoup de secteurs autres que les transports, mais cela semble être un problème majeur dans celui du transport, avec les licences, et cetera.

M. Devlin: À mon avis, il y a plusieurs problèmes. Commençons par les véhicules et la sécurité routière, et cetera. Toutes ces questions sont régies par les diverses législations routières des provinces. C'est de compétence provinciale. Il faudrait que le gouvernement joue un rôle central d'harmonisateur des règles et des règlements.

Les services d'autocar relèvent du fédéral. Permettez-moi de dire un mot ou deux sur la main-d'oeuvre. Chaque province a ses propres commissions de main-d'oeuvre et ses propres règles. Comme nous assurons des liaisons interprovinciales, tous nos employés sont assujettis au Code canadien du travail et à ses règles de santé et de sécurité. Nous avons contesté la compétence de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail qui voulait nous imposer ses programmes de santé et de sécurité. Selon nous, cette commission avait compétence en Ontario alors que nous relevons du fédéral. Nous n'avons reçu sa décision qu'hier: elle reconnaît son erreur et nous donne acte.

Bien que ce soit ces différents régimes qui indemnisent nos employés, pour les questions de santé et de sécurité, nous sommes assujettis au Code canadien du travail. Il ne devrait pas y avoir de différence pour le transport. Si nous relevons du fédéral et si le fédéral décide de déréglementer et que les provinces veulent réglementer, je ne devrais pas être assujetti aux règles provinciales.

Le sénateur Gustafson: Aux États-Unis, les transports sont déréglementés. Que pensez-vous de la situation là-bas?

M. Devlin: Tout le monde sait que Greyhound n'est pas la compagnie la plus florissante du monde, mais dans quelle mesure est-ce attribuable à la compagnie elle-même et dans quelle mesure au marché?

I am the Vice-President of Coach USA with a head office in Houston. It is very successful bus company, very successful. It is the second-largest bus company in North America.

Senator Callbeck: I have some questions relating to that, but first I would like to pose couple of brief questions that came up with the last witness.

One of the observations he made was if you pick up the newspaper today, you see lots of ads of cruise ships going places, airline, special pricing and so on, but you do not see very much about buses being promoted. What percentage of your revenue do you spend on promotion?

Mr. Devlin: I would say it is probably almost 2 per cent. However, we have a huge "other" account in our ledger which is legal fees, private investigators trying to work in this regulated environment that I would love to roll into marketing and promotions.

Senator Callbeck: I recall in the hearings I have been at, one company said they spent 3.5 per cent; another said they spent 4 per cent. Do you feel if your ridership would increase if you spent more money?

Mr. Devlin: I think it is a combination of a number of things. First of all, I am a firm believer that you need modern buses with curbside appeal being driven safely by well-trained drivers. That will do more for you in exposure than anything else.

So you want your brand to be easily identifiable so that when you do advertise, the audience can relate to something they saw going down the road. That has been my approach and it has been successful.

Our buses do not have advertising all over them because, quite frankly, I want to advertise our product. We will promote our service to Kingston or Montreal. If people see it, I want them to have the impression that they have seen that brand, that it is clean and that they would like to use it.

You need to spend more time in the amenities on a bus. For instance, this is a small item and I know Senator Adams mentioned washrooms earlier this morning. We go to the extra expense. It is a small item, but there are holding tanks. There are many buses on scheduled services that if you go back to use the washroom, you would probably want to make a quick exit. Unfortunately, those are the things that creep in. It is a little extra thing, but it just helps to make the service a little more appealing.

It is a combination of marketing, the product and the drivers. As well, you must have an organization that is focused totally on customer service.

Je suis vice-président de Coach USA dont les bureaux se trouvent à Houston. C'est une compagnie qui marche très bien, très très bien. C'est la deuxième plus grosse compagnie d'autocars d'Amérique du Nord.

Le sénateur Callbeck: J'ai quelques questions à vous poser à ce sujet mais j'aimerais commencer par vous poser une ou deux petites questions suscitées par le témoin précédent.

Il a dit entre autres que si vous lisiez aujourd'hui le journal, vous verriez qu'il y a beaucoup de publicité pour des croisières, des soldes de sièges sur les avions, et cetera, mais qu'il n'y a pas grand-chose sur les voyages en autocar. Quel pourcentage de vos recettes consacrez-vous à la publicité?

M. Devlin: Je dirais probablement à peine 2 p. 100. Cependant, nous avons un autre poste budgétaire énorme qui correspond aux frais juridiques, aux frais des enquêteurs privés qui essaient de démêler cet environnement réglementé, et j'adorerais pouvoir les faire émerger au marketing et à la promotion.

Le sénateur Callbeck: Je me souviens que lors d'une des audiences, une compagnie nous a dit dépenser 3,5 p. 100; une autre 4 p. 100. Pensez-vous que vous auriez plus de passagers si vous dépensiez plus d'argent?

M. Devlin: Je crois que c'est la combinaison de plusieurs choses. Pour commencer, je suis persuadé qu'il faut des autocars modernes qui flattent l'oeil et qui sont conduits en toute sécurité par des chauffeurs hautement qualifiés. C'est le genre de publicité imbattable.

Il faut que vos autocars soient facilement reconnaissables afin que lorsque vous faites de la publicité, ceux qui la lisent peuvent faire le rapprochement avec quelque chose qu'ils ont vu sur la route. J'ai toujours fait ainsi et cela a toujours marché.

Nos autocars ne sont pas couverts de publicité parce que, pour être franc, ce que je veux montrer, c'est mon produit. Nous ferons la publicité pour notre liaison pour Kingston ou notre liaison pour Montréal. Si les gens la voient, je veux qu'ils aient l'impression d'avoir déjà vu ce genre d'autocar, qu'il est propre et qu'ils aimeraient l'emprunter.

Il faut consacrer plus d'effort au service à bord. Par exemple, c'est une petite chose et je sais que le sénateur Adams a parlé un peu plus tôt ce matin de toilettes dans les autocars. C'est une dépense que nous faisons volontiers. C'est une petite chose mais il y a des cuves spéciales. Il y a beaucoup d'autocars de lignes régulières, quand vous ouvrez la porte des toilettes, vous n'avez probablement qu'une envie, c'est d'aller faire ailleurs. Malheureusement, ce sont des problèmes dont on ne se rend pas toujours compte. C'est un petit plus, mais cela rend le voyage plus agréable.

C'est la combinaison de la présentation, du produit et des chauffeurs. L'autre règle, c'est que la priorité des priorités c'est le client.

A management meeting in our organization is customer service. Every issue brought to the table is considered in how it relates to customer service. I think that that is what is missing in this regulated environment with some of the larger organizations. They become so focused on maintaining this monopoly situation.

In Ontario, we have control on entry. We have no control on fares and the monitoring of the service delivery is very low. In a regulated industry, how does the public get protected when you have a monopoly on a corridor, but there is no one saying, "Are you charging the right fares? Are you gouging?" It just does not work.

Senator Callbeck: What about the age of your buses? How long do you generally keep a bus?

Mr. Devlin: Our coach fleet right now has an average age of five years.

Senator Callbeck: Five years?

Mr. Devlin: Five years. It is a very modern fleet. We have different levels of service. We will bring them in, operate them in an area, and then roll them into another area. I would say throughout North America right now in the Coach Canada, Coach USA fleet, that the oldest bus you might find would be 10 years.

Senator Callbeck: The last witness also touched on bus stations. So many of them now have been moved outside the city.

Mr. Devlin: Yes. That comment did not slip by me because we provide the service to Kingston, but we inherited the bus terminal in Kingston when we purchased the Toronto-Montreal route.

I think the terminal should be in the city centre. I have been working for a number of years to try to get a better bus terminal here in Toronto — one that would be centrally located at Union Station, which is the hub of the transportation system. The buses should go into the city centre. Look at the market: seniors, students and professors at Queen's. A bus terminal downtown makes sense. Unfortunately, we inherited a long-term agreement when we purchased that route and it is the wrong location. I will be the first to say so.

Senator Callbeck: Why did this happen? Did the bus companies feel they could not afford the expensive real estate downtown?

Mr. Devlin: No. I think it was operation driven. Companies have very expensive union contracts and they have very extensive rules of work. From an operational cost point of view, it is better to keep the driver on the expressway rather than moving up and down from the city centre out to the expressway. That is not customer-service driven.

Senator Callbeck: I noted a couple of things when you were going through your brief. Did you say that for the Peterborough to Toronto service, you were forced to use a secondary highway?

Toutes nos réunions de direction y sont consacrées. Chaque question mise sur la table est considérée du point de vue du client. À mon avis, c'est ce qui manque dans cet environnement réglementé chez certaines de ces grosses compagnies. Tout ce qui les intéresse, c'est de maintenir leur monopole.

En Ontario, les candidats sont contrôlés. Par contre, les tarifs ne le sont pas et les prestations presque pas. Dans un secteur réglementé, comment le public peut-il être protégé quand une compagnie exerce un monopole et que personne ne questionne les tarifs pratiqués. Ça ne peut tout simplement pas marcher.

Le sénateur Callbeck: Quel est l'âge de vos autocars? Combien de temps gardez-vous généralement un autocar?

M. Devlin: L'âge moyen des véhicules de notre flotte actuelle est de cinq ans.

Le sénateur Callbeck: Cinq ans?

M. Devlin: Cinq ans. C'est une flotte très moderne. Nous avons différents niveaux de service. Nous les achetons, nous les affectons à certaines lignes pendant un certain temps puis ensuite à d'autres. Je dirais qu'actuellement, en Amérique du Nord, le plus vieil autocar de Coach Canada, de la flotte Coach USA, a environ 10 ans.

Le sénateur Callbeck: Le témoin précédent a dit un mot ou deux sur les gares d'autocars. Il y en a aujourd'hui un grand nombre à l'extérieur des villes.

M. Devlin: Oui. Ce commentaire ne m'a pas échappé car nous servons Kingston mais nous avons hérité de la gare routière de Kingston lorsque nous avons acheté la ligne Toronto-Montréal.

La gare routière devrait être au centre-ville. Cela fait des années que j'essaie d'obtenir une gare routière mieux située ici à Toronto — une qui serait près de Union Station qui est la plaque tournante du réseau de transport. Les autocars devraient aboutir au centre-ville. Il suffit de regarder le marché: les personnes âgées, les étudiants et les professeurs de l'Université Queen's. Une gare routière au centre-ville, c'est logique. Malheureusement, nous avons hérité d'un accord à long terme lorsque nous avons acheté cette ligne et c'est le mauvais endroit. Je suis le premier à le reconnaître.

Le sénateur Callbeck: Comment cela se fait-il? Les compagnies d'autocars trouvaient-elles que le prix du terrain au centre-ville était trop cher pour elles?

M. Devlin: Non. C'est une question de conditions de travail. Les compagnies ont des conventions collectives qui leur coûtent très cher et qui stipulent à la lettre toutes les règles de travail. Du point de vue du coût d'exploitation, il est préférable que la gare routière soit le plus près de l'autoroute plutôt que d'avoir à faire un aller-retour jusqu'au centre-ville parce que cela coûte plus cher en heures de chauffeur. Ce n'est pas l'intérêt des clients qui est pris en compte.

Le sénateur Callbeck: J'ai noté une ou deux petites choses pendant votre exposé. Avez-vous dit que pour la ligne Peterborough-Toronto, on vous avait imposé de prendre une route secondaire?

Mr. Devlin: Yes.

Senator Callbeck: Is that because you were to make certain stops at places?

Mr. Devlin: No. There is a direct line from Peterborough to Toronto, on these secondary highways and it was a combination of what we refer to in Ontario as "tacking of authorities." When I went to the ministry to present my case to them, it was the tacking of a number of licences that would allow us to operate on the 115 Highway, and that was the case we put before the court. The court upheld that we could, but following a subsequent complaint to the Transport Board, the Transport Board ruled that we could not operate on the 115 Highway, we could not tack those authorities together, so we could only go the secondary routes. We shut the service down.

By the way, for a period of about five months we provided the service between Peterborough and Toronto for free, as we fought and worked this thing through the various hearings.

Senator Callbeck: You also said that some carriers say they will cut rural service if deregulated and to just ask them to name the communities.

Mr. Devlin: Yes.

Senator Callbeck: Do you think there would be very few communities that would be cut out?

Mr. Devlin: I have to go with my experience here in Ontario and I think there would be very few communities. We provide a weekly service to the First Nations community at Curve Lake. We do not make money on it, but there is a local collateral benefit to provide that service. They charter a lot of buses and they look for that Saturday service. We have been operating it now for over 40 years.

If the industry is deregulated, we will not shut that service down. There is another benefit to it. When these people say they are going to shut everything down ought to be a little more forthright and list exactly what they will shut down, where they will not carry freight or passengers and so forth. I think they are few and far between.

Senator Adams: You have employed 925 and now you have 420 buses.

Mr. Devlin: Yes.

Senator Adams: These are vehicles. Are these all buses? You mentioned small vans. Are they included in that total?

Mr. Devlin: We have a combination of small and large vehicles, yes.

Senator Adams: You mentioned Greyhound, a monopoly. I live in Ottawa. I have never taken a bus between Montreal and Ottawa, but I know that Greyhound has a lot of buses running between Ottawa and Toronto.

M. Devlin: Oui.

Le sénateur Callbeck: Est-ce parce que vous deviez faire des arrêts à certains endroits?

M. Devlin: Non. Il y a une ligne directe de Peterborough à Toronto qui emprunte ces routes secondaires et c'est pour des raisons de rattachement comme nous disons en Ontario. Lorsque j'ai fait ma demande au ministère, il fallait rattacher un certain nombre de licences pour me permettre de rouler sur la route 115 et c'est ce dossier que nous avons présenté au tribunal. Le tribunal a décrété que nous pouvions le faire, mais suite à une plainte déposée auprès de la Commission des transports, cette dernière a décrété que nous ne pouvions rouler sur la route 115 et que nous ne pouvions rattacher ou regrouper toutes ces licences et que nous ne pouvions emprunter que les routes secondaires. Nous avons interrompu ce service.

En passant, pendant environ cinq mois nous avons offert ce service entre Peterborough et Toronto gratuitement pendant que nous nous débattions devant toutes ces diverses instances.

Le sénateur Callbeck: Vous avez également dit que certains transporteurs envisageaient d'interrompre certains services ruraux s'ils sont déréglementés et de simplement demander qu'on leur désigne des collectivités.

M. Devlin: Oui.

Le sénateur Callbeck: Pensez-vous qu'il y aurait très peu de collectivités qui se verraient privées de services?

M. Devlin: Si j'en crois mon expérience en Ontario, à mon avis il y en aurait très peu. Nous offrons un service hebdomadaire pour la collectivité des Premières nations de Curve Lake. Nous n'y gagnons pas d'argent mais il y a des avantages collatéraux. Ils nolisent beaucoup d'autocars et ils comptent beaucoup sur ce service du samedi. Cela fait maintenant 40 ans que nous l'offrons.

Si l'industrie est déréglementée, nous n'interrompons pas ce service. Il y a des avantages secondaires. Lorsque ces gens vous disent qu'ils vont tout arrêter, ils feraient mieux d'être un peu plus francs et de donner la liste exacte des services qu'ils interrompront pour lesquels ils n'assureront plus ni le service pour marchandises ni pour passagers, et cetera. Je crois qu'il y en a beaucoup moins qu'ils ne le prétendent.

Le sénateur Adams: Vous dites avoir eu 925 véhicules et n'en avoir plus que 420.

M. Devlin: Oui.

Le sénateur Adams: Ce sont tous des véhicules automobiles. Est-ce que ce sont tous des autocars? Vous avez parlé de minibus. Est-ce que vous les comprenez dans ce total?

M. Devlin: Nous avons les deux, des petits et des grands véhicules, oui.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé de Greyhound, un monopole. J'habite Ottawa. Je n'ai jamais pris l'autocar entre Montréal et Ottawa, mais je sais qu'il y a beaucoup d'autocars Greyhound qui assurent la liaison entre Ottawa et Toronto.

You also talked about regulation and that you have been able to get a licence to operate from Ottawa to Toronto. However, you have concerns about operating from Ottawa to Montreal. You are having difficulty operating in Quebec.

Mr. Devlin: I feel I like I have been operating in a vacuum since 1996 — as though I have been put in a box and stored in a corner because I cannot do anything. I cannot move; I cannot expand the business.

After 43 years in this business, I am not going to change careers. I am a bus operator. That is what I do and that is what I want to do. I want to grow. Growth allows you to bring into your organization the technology to bring some of the things that we need in this industry — a better ticket distribution system, for example. Such a system could be a kiosk where you simply grab the ticket, step on the bus, verify it, and go on.

You see that in public transit, but the governments are spending literally millions of dollars funding those programs. We do it out of the fare box. However, in order to do that, you have got to grow your organizations. I think our industry needs it and our industry can create ridership by putting a better level of service out there.

Senator Adams: I think that sounds like what we heard in our Calgary hearings.

Greyhound boasts shareholders and owns Voyageur. Greyhound is almost a monopoly in Canada and in the States. What are your thoughts on economic regulation?

Mr. Devlin: Greyhound can speak for itself. This issue of deregulation has been on the table. I have a basement full of files of all the committees I have been on, studying this question for so many years now.

I have been on the record for many years saying that economic regulation passed its usefulness in this industry long ago. I have had experience in the St. Catharines-Niagara corridor and the Toronto-Montreal corridor where we went in and we made just subtle changes, but we reversed trends and increased ridership.

Greyhound can defend its own operation. Last year, we are carried 430,000 passengers on the Toronto-St. Catharines-Niagara corridor. We are ecstatic about that. They must be carrying people, too, because they are still there. Therefore, competition will work. On some rural areas, you cannot have the competing services. However, the heavier populated communities are going to get more service, more choice.

My wife comes from Peterborough to shop in Toronto because she said that she can go into a particular store and find more choice than she can in Peterborough. That is the world we live in today. The larger the communities, the more options you have. However, the smaller communities will not lose everything. There may be a local guy with a van who could start up a service to provide a once- or twice-a-day service between two remote areas.

Vous avez également parlé de réglementation et vous dites avoir pu obtenir une licence pour la liaison Ottawa-Toronto. Cependant, vous dites avoir des problèmes pour la liaison Ottawa-Montréal. Vous avez des difficultés au Québec.

M. Devlin: J'ai l'impression de tourner en rond depuis 1996 — j'ai l'impression d'avoir été enfermé dans une boîte, rangé dans un coin et rendu impuissant. Je ne peux pas bouger, je ne peux pas m'agrandir.

Après 43 ans, je ne vais pas changer de métier. Les autocars, c'est mon métier. C'est ce que je fais et c'est ce que je veux faire. Je veux m'agrandir. C'est la croissance qui vous permet d'accéder à la technologie et d'accéder à ce dont vous avez besoin — des distributeurs de billets améliorés, par exemple, ce pourrait être un simple kiosque où il suffirait de prendre un billet pour monter dans l'autocar, le faire vérifier par le chauffeur et partir.

C'est ce qui se fait pour les services de transport public, mais les gouvernements y consacrent littéralement des millions de dollars. Nous, c'est avec le prix de nos billets que nous les achetons. Cependant, pour y arriver, il faut pouvoir s'agrandir. Notre industrie en a besoin et notre industrie peut attirer une clientèle supplémentaire en offrant une meilleure qualité de service.

Le sénateur Adams: J'ai l'impression de réentendre ce qui nous a déjà été dit à Calgary.

Greyhound a des actionnaires et possède Voyageur. Greyhound est pratiquement un monopole au Canada et aux États-Unis. Que pensez-vous de la réglementation économique?

M. Devlin: Greyhound peut se défendre tout seul. La déréglementation est sur la table. J'ai un sous-sol rempli de dossiers de tous les comités auxquels j'ai participé et qui étudient cette question depuis des années.

Cela fait des années que je dis que la réglementation économique a dépassé son utilité dans cette industrie depuis longtemps. J'ai vécu cette expérience dans le couloir St. Catharines-Niagara et dans le couloir Toronto-Montréal où nous n'avons fait qu'apporter quelques petites modifications subtiles mais qui ont entraîné un renversement de situation et fait augmenter la clientèle.

Greyhound peut présenter ses propres arguments. L'année dernière, nous avons transporté 430 000 voyageurs dans le couloir Toronto-St. Catharines-Niagara. Nous sommes absolument ravis. Ils doivent aussi transporter des gens puisqu'ils sont aussi présents dans ce couloir. Par conséquent, la concurrence marche. Dans certaines régions rurales, la concurrence est impossible. Cependant, les collectivités plus peuplées vont se voir offrir plus de services, plus de choix.

Ma femme fait l'aller-retour de Peterborough à Toronto pour ses courses car elle dit aimer un magasin particulier où il y a plus de choix qu'à Peterborough. C'est le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui. Plus les villes sont grandes, plus nous avons de choix. Cependant, les petites collectivités ne perdront pas tout. Il est possible qu'il y ait quelqu'un sur place qui a un minibus et qui soit prêt à offrir un service une ou deux fois par jour entre

As I said earlier, you can look at the competitive bidding process to see if there is a social need to make sure that people can have an opportunity to travel.

Senator Adams: I think you said that the federal government instead of the provincial government should regulate and that there should be one set of regulations for busing.

Mr. Devlin: The court decision in 1954 said that the federal government is the regulator of interprovincial bus operations. I think it is the time for the federal government to take hold of their responsibility because it is a mess.

Senator Adams: In your business, do you pay GST?

Mr. Devlin: Yes we do. There is not a government auditor anywhere in Canada that does not know our address because we are visible. It is these rogue van operators they cannot find.

Senator Callbeck: You are talking about increasing the ridership, or you have already increased the ridership tremendously between Peterborough and Toronto?

Mr. Devlin: No. We have increased Toronto-Montreal and Toronto-St. Catharines-Niagara Falls.

Senator Callbeck: Right. The one you did not get was Peterborough-Toronto.

You said you did two things differently. What are those things you did?

Mr. Devlin: First we put a better product on the road — a better bus, a few amenities such as carpet on the ceilings and walls to reduce the noise level. We put in better seats.

We are really focused on training our drivers and providing customer service. Personally, I did nothing. Our drivers did it in Toronto, St. Catharines and Niagara. We were a Peterborough-based company. No one knew us in the Niagara Peninsula. The drivers won over the customers. They provided friendly service levels. They are there to serve, not just to drive the bus. I think that is the big issue.

Senator Callbeck: Do you take reservations?

Mr. Devlin: We do on airport operations between Peterborough and Pearson. We operate the service from Kingston to Pearson airport and we will take reservations there. We have a reservation system.

Senator Maheu: I really appreciated your presentation, Mr. Devlin. I am curious about just a couple of things. You mentioned that the average age of your buses is five years. When did you roll buses over to a school student operation?

deux régions éloignées. Comme je l'ai déjà dit, il y a la procédure d'appel d'offres qui permet de déterminer s'il y a un besoin social et de s'assurer que les gens pourront se déplacer.

Le sénateur Adams: Je crois vous avoir entendu dire que ce devrait plutôt être le gouvernement fédéral qui réglemente plutôt que le gouvernement provincial et qu'il ne devrait y avoir qu'un régime pour les services d'autocar.

M. Devlin: Selon l'arrêt de la cour en 1954, le gouvernement fédéral est l'autorité de réglementation pour les services d'autocars interprovinciaux. Je crois qu'il est temps que le gouvernement fédéral assume sa responsabilité car c'est la pagaille.

Le sénateur Adams: Est-ce que vous payez la TPS?

M. Devlin: Oui. Il n'y a pas un seul vérificateur gouvernemental au Canada qui ne connaisse notre adresse car nous sommes visibles. Ce sont les entrepreneurs clandestins qu'ils n'arrivent pas à trouver.

Le sénateur Callbeck: Vous parlez d'augmenter votre clientèle, ou avez-vous déjà beaucoup augmenté votre clientèle entre Peterborough et Toronto?

M. Devlin: Non. Nous avons augmenté notre clientèle entre Toronto-Montréal et Toronto-St-Catharines-Niagara Falls.

Le sénateur Callbeck: Très bien. Là où vous n'avez pas réussi c'est pour Peterborough-Toronto.

Vous avez dit avoir fait deux choses différemment. Quelles sont ces deux choses?

M. Devlin: Premièrement, nous avons mis sur la route un meilleur produit — un meilleur autocar, quelques aménagements supplémentaires comme du tapis au plafond et sur les côtés pour réduire le niveau de bruit. Nous avons installé de meilleurs sièges.

Nous donnons la priorité à la formation de nos chauffeurs et au service clientèle. Personnellement, je n'ai rien fait. Ce sont nos chauffeurs qui sont les responsables du résultat pour Toronto, St. Catharines et Niagara. Notre compagnie était basée à Peterborough. Personne ne nous connaissait dans la Péninsule du Niagara. Ce sont les chauffeurs qui ont attiré les clients. Ils ont offert un service qui séduisait la clientèle. Ils sont là pour la servir et non pas simplement pour conduire l'autocar. C'est ça la grosse différence.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que vous prenez des réservations?

M. Devlin: Nous assurons un service entre Peterborough et Pearson. Nous offrons un service entre Kingston et l'aéroport Pearson et sur cette ligne nous prenons des réservations. Nous avons un système de réservations.

Le sénateur Maheu: J'ai vraiment apprécié votre exposé, monsieur Devlin. Il y a une ou deux petites choses qui m'intriguent. Vous avez dit que l'âge moyen de vos autocars est de cinq ans. Quand avez-vous affecté certains de vos autocars au transport d'écoliers?

Mr. Devlin: The intercity coaches never go into school operations. There are different regulatory requirements such as the chrome yellow requirement, the flashing lights. However, we do put them into charter operations.

The oldest intercity coach we have right now is about 1993 or 1994.

Senator Maheu: What about your school coaches?

Mr. Devlin: These are school buses. Some school boards require you to roll them over at 10 years, others at 12 years.

Senator Maheu: Can a 10- or 12-year-old bus meet the safety level we need for students?

Mr. Devlin: Yes, absolutely.

Senator Maheu: I am from Quebec. What exactly was the problem regarding your Quebec licence? You said that you did not apply. Why not?

Mr. Devlin: When we purchased the package of licences from Voyageur in 1996, there was no licence for the junction from No. 40 and 540 west of Montreal to the Ontario-Quebec border on No. 40.

I instructed my lawyer to apply and we obtained that authority. After 43 years, believe it, I am still sometimes naive. I thought by closing that gap and joining it with our Ontario licence, that we could operate Montreal to Ottawa. Unfortunately, Quebec took the position that they had to license us all the way and would give not recognition to the Ontario licence.

The waters got muddied when we ended up in court. Greyhound had joined in and there were arguments coming from all over the world that were unrelated to the real issue. I will probably be revisiting that and be going back to the Quebec Transport Board.

They did nothing wrong. They can insist to license to destinations, but I believe it is the only province that does insist on it.

Senator Maheu: We are unique. When you talked about the van operators, I recall very clearly that accident. You also suggested operator registration and there should be a tighter control. When you are dealing with bandits and illegal van operators, how can you get "tighter" control? How would you suggest that governments go about it? It is not unique to Quebec and Ontario. I am sure it is happening elsewhere.

Mr. Devlin: Under the current system, for every motor vehicle that is purchased or leased, you must go to the local licensing branch to obtain plates. There can be a process in place through some kind of an inquiry when a van is being registered, "What is

M. Devlin: Les autocars interilles n'assurent jamais de service scolaire. La réglementation est différente comme par exemple la couleur jaune, les feux clignotants. Cependant nous les affectons à des services nolisés.

Le plus vieil autocar interilles que nous ayons actuellement date de 1993 ou 1994.

Le sénateur Maheu: Et vos cars scolaires?

M. Devlin: Ce sont des cars scolaires. Certains commissions demandent leur remplacement tous les 10 ans, d'autres tous les 12 ans.

Le sénateur Maheu: Est-ce qu'un autocar de 10 ou 12 ans répond aux normes de sécurité nécessaires pour les écoliers?

M. Devlin: Oui, absolument.

Le sénateur Maheu: Je suis du Québec. Quel est exactement le problème concernant votre licence québécoise? Vous dites ne pas avoir fait de demande. Pourquoi?

M. Devlin: Lorsque nous avons acheté l'ensemble des licences de Voyageur en 1996, il n'y avait pas de licence pour la jonction entre la 40 et la 540 à l'ouest de Montréal et la 40 jusqu'à la frontière entre l'Ontario et le Québec.

J'ai donné pour instruction à mon avocat de faire une demande et nous avons obtenu cette autorisation. Après 43 ans, croyez-le, je suis toujours parfois naïf. Je croyais qu'en ayant obtenu cette autorisation et en l'ayant jointe à notre licence d'exploitation en Ontario, nous pourrions offrir un service de Montréal à Ottawa. Malheureusement, le Québec a estimé qu'il nous fallait une licence pour tout le trajet et a refusé de reconnaître notre licence d'exploitation en Ontario.

La situation est devenue encore plus embrouillée lorsque nous nous sommes retrouvés devant les tribunaux. Greyhound était de la partie et des arguments provenant de partout dans le monde ont été avancés qui n'avaient aucun rapport avec le problème réel. Je vais probablement revoir cette question et retourner auprès de la Commission des transports du Québec.

Ils n'ont rien fait de mal. Ils peuvent insister pour qu'un permis soit délivré en fonction des destinations, mais je crois que c'est la seule province qui insiste pour le faire.

Le sénateur Maheu: Notre situation est unique. Lorsque vous avez parlé des exploitants de fourgonnettes, je me souviens très bien de cet accident. Vous avez aussi laissé entendre qu'il faudrait que les opérateurs soient enregistrés et qu'un contrôle plus sévère soit exercé. Lorsque vous avez affaire à des bandits et à des exploitants illégaux de fourgonnettes, comment pouvez-vous obtenir un contrôle plus serré? Comment proposez-vous que les gouvernements procèdent? Cette situation n'est pas particulière au Québec et à l'Ontario. Je suis sûre qu'elle existe ailleurs.

M. Devlin: Selon le système actuel, pour chaque véhicule automobile qui est acheté ou loué, vous devez vous adresser à votre service d'immatriculation local pour obtenir les plaques d'immatriculation. On pourrait prévoir un mécanisme permettant

the purpose of this van? Why do you have 14 seats or why do you have 12 seats?" They can try to detect at that point if it is going into a commercial operation.

You will not get 100 per cent detection at that level, but if there was a quick-and-easy registry office that those who are licensed could call to say that there is a van operation going on and that they are not registered but it is a commercial operation, that bureau could quickly deal with it.

We seem to be functioning in a void in the laws. The Ministry of Transport is not involved in enforcement of van operators in Ontario. That is an economic regulatory issue. Take it to the transport board.

Where do you go with these issues? It is very difficult and confusing to figure out.

By having this simple registration system — and I am not suggesting control on entry other than you understand the laws under which you must operate — you have the proper insurance and the insurer knows that you are in a commercial operation. As you know, if you put insurance on your car for driving around you local community it will cost one rate. However, if you are a salesman driving 100,000 kilometres on a year, it will be a different rate. For a taxi business, it would be another rate yet again.

I think the insurance industry must be made aware that it is a commercial operation, and these are not difficult tasks to bring into the marketplace.

Senator Maheu: I can understand that. My question is, how do you control it? If someone is going to be illegal, the fact that they must be up front about how they plan to use the van is not really going to change anything. I think they will still be dishonest at that level.

Mr. Devlin: Absolutely. They will be still there and it will be left up to those carrying on legal van operations to report them.

The Chairman: Mr. Devlin, Ms Nayler, thank you very much for your presentation. We appreciate your comments and answers to our questions.

Senators, our next witnesses are from the Ontario Northland Transportation Commission. Please proceed.

Ms Susan Schrepf, Senior Director, Marine Service and Service Improvement, Ontario Northland: Madam Chair and honourable senators of the committee, thank you for inviting us to address your questions regarding the provision of intercity motor coach services to rural communities. Permit me to give you a brief background of our businesses and the geographic area serviced.

de poser des questions lorsqu'on va enregistrer une fourgonnette: À quoi servira cette fourgonnette? Pourquoi compte-t-elle 14 ou 12 sièges? On pourrait alors essayer à ce stade de déterminer si elle sera utilisée à des fins commerciales.

Il sera impossible à ce stade de repérer tous les cas, mais s'il existait un bureau d'enregistrement rapide et facile auquel les transporteurs immatriculés pourraient téléphoner pour indiquer qu'une fourgonnette non enregistrée est utilisée à des fins commerciales, ce bureau pourrait rapidement s'en occuper.

Nous semblons fonctionner dans un vide juridique. Le ministère des Transports ne participe pas à l'application de la loi en ce qui concerne les exploitants de minibus en Ontario. C'est une question de réglementation à caractère économique. Adressez-vous à la Commission des transports.

À qui peut-on s'adresser pour régler ces problèmes? C'est très difficile à déterminer et on ne s'y retrouve plus.

Grâce à ce simple système d'enregistrement — et je ne propose pas que l'on contrôle l'entrée mais simplement que l'on comprenne les lois selon lesquelles on doit fonctionner —, on dispose d'une assurance appropriée et l'assureur sait qu'il s'agit d'une exploitation commerciale. Comme vous le savez, si vous prenez de l'assurance pour votre voiture simplement pour vous déplacer dans votre localité, on vous imposera un certain tarif. Cependant, si vous êtes un vendeur qui faites des centaines de milliers de kilomètres de route par année, le tarif sera différent. Pour les taxis, ce serait encore un autre tarif.

Je crois qu'il faut que l'industrie de l'assurance sache qu'il s'agit d'une exploitation commerciale et il n'est pas difficile d'imposer ce genre de chose sur le marché.

Le sénateur Maheu: Je comprends ce que vous dites. La question que je pose est la suivante: Comment pouvez-vous assurer un contrôle? Si quelqu'un veut se livrer à une activité illégale, le fait d'être en règle en se préparant à utiliser la fourgonnette ne changera pas vraiment grand-chose. Je crois qu'ils sont déjà malhonnêtes à ce stade.

M. Devlin: Tout à fait. Ce sera aux exploitants légitimes de minibus de les rapporter.

La présidente: Monsieur Devlin, madame Nayler, je tiens à vous remercier pour votre présentation. Vos observations et vos réponses à nos questions nous ont été utiles.

Chers collègues, nos témoins suivants sont des représentants de la Commission de transport Ontario Northland. Vous avez la parole.

Mme Susan Schrepf, directrice principale, Services maritimes et Programme d'amélioration du service, Ontario Northland: Madame la présidente et honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de nous avoir invités à répondre à vos questions concernant la prestation de services de transport interurbain par autocar aux collectivités rurales. Permettez-moi de vous décrire brièvement le contexte de notre entreprise et les localités que nous desservons.

The Ontario Northland Motor Coach Services is a provincial Crown corporation responsible to the Ontario Minister of Northern Development and Mines. The corporation is the provider of telecommunications services, freight and passenger rail services, marine services via passenger/vehicle ferries, and highway motor coach passenger services. The services subsidized by either the federal or provincial government are limited to marine and passenger rail. The remaining divisions are classified as commercial and must be financially self-sustaining.

It is the highway motor coach division that we are here to speak to today. In our division, we utilize a modern fleet of 23 buses with an average age of 6.6 years. Ontario Northland Motor Coach Services provides scheduled service along the main highway corridors in Northeastern Ontario. Ontario Northland's routes encompass a system stemming from Hearst to Toronto via North Bay and Sudbury, servicing some 40 communities along the way. In many cases, this service is the only regular means of public transportation for the communities.

In addition, as part of our seamless network, Ontario Northland Motor Coach Services has developed interline agreements with carriers servicing other regions of the country with connecting points at Hearst, North Bay, Sudbury, and Toronto. Complementing the scheduled services, Ontario Northland offers charters to service those groups who wish to travel into and out of Northeastern Ontario.

We own and operate eight full-service terminals, 38 contract agencies on the corridors, and we have contractual agreements with four full-service terminals in Sudbury, Toronto, Barrie, and Orillia, as well as nine bus stops. We directly employ 59 persons in the motor coach division. Our bus fleet includes four accessible coaches for physically limited passengers. In a typical year, we move approximately 200,000 passengers over a combined distance of 3,250,117 kilometres.

Our revenue studies indicate that the demographic splits of passengers carried on our motor coaches are approximately 47 per cent adult, 9 per cent senior, 3 per cent child, and 27.5 per cent students. Family plan fares make up approximately 6 per cent of traffic, split between 4 per cent adult, and about 2 per cent children. Our multiple trips — 10 trip purchases — make up roughly 5 per cent of our traffic and are utilized mainly south of North Bay. Approximately 3.5 per cent of traffic is made up of medical passes, complimentary and passes such as for handicapped attendants.

Ontario Northland Motor Coach Services is a member of both the Canadian Bus Association and the Ontario Motor Coach Association. For the purpose of these Senate committee hearings,

La société Services de transport par autocar Ontario Northland est une société d'État provinciale qui relève du ministre ontarien du Développement du Nord et des Mines. La société offre des services de télécommunications, des services de transport ferroviaire de marchandises et de passagers, des services maritimes grâce à ses traversiers pour voyageurs et véhicules, et des services de transport routier de personnes par autocar. Les services subventionnés par le gouvernement fédéral ou le gouvernement provincial se limitent aux services maritimes et aux services de transport ferroviaire de personnes. Les autres services sont considérés comme des services commerciaux et doivent être autonomes financièrement.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler de la division du transport routier par autocar. Dans notre division, nous utilisons un parc moderne de 23 autocars dont l'âge moyen est de 6,6 ans. Les services d'autocar Ontario Northland offrent des services réguliers sur les principaux corridors routiers du nord-est de l'Ontario. Les itinéraires de Ontario Northland englobent un circuit qui part de Hearst jusqu'à Toronto en passant par North Bay et Sudbury et desservant une quarantaine de collectivités en cours de route. Dans bien des cas, ce service est le seul mode régulier de transport en commun pour ces collectivités.

De plus, dans le cadre de notre réseau intégré, Ontario Northland Motor Coach Services a conclu des ententes intercompagnies avec des transporteurs qui desservent d'autres régions du pays avec des correspondances à Hearst, North Bay, Sudbury et Toronto. Pour compléter les services réguliers, Ontario Northland offre des autobus nolisés pour les groupes qui souhaitent se rendre dans le nord-est de l'Ontario ou en revenir.

Nous sommes propriétaires et exploitants de huit terminus qui offrent des services complets, de 38 agences contractuelles pour ce qui est des corridors, et nous avons conclu des ententes contractuelles avec quatre terminus à services complets à Sudbury, Toronto, Barrie, et Orillia, de même que neuf gares routières. Nous employons directement 59 personnes dans la division du transport par autocar. Notre parc d'autocars comprend quatre autocars accessibles aux personnes handicapées. Nous transportons en moyenne par année environ 200 000 passagers sur une distance combinée de 3 250 117 kilomètres.

D'après nos études financières, le profil démographique des passagers que nous transportons par autocar est d'environ 47 p. 100 d'adultes, 9 p. 100 d'adultes, 3 p. 100 d'enfants et 27,5 p. 100 d'étudiants. Les tarifs familiaux représentent environ 6 p. 100 des passagers, soit 4 p. 100 d'adultes et environ 2 p. 100 d'enfants. Nos voyages multiples — c'est-à-dire l'achat de 10 parcours — représentent environ 5 p. 100 de nos passagers et se font principalement au sud de North Bay. Environ 3,5 p. 100 du trafic se compose de titres de transport pour raisons médicales, titres de transport gratuits entre autres pour les accompagnateurs de personnes handicapées.

Ontario Northland Motor Coach Services fait partie de l'Association canadienne de l'autobus et de la Ontario Motor Coach Association. Aux fins des présentes séances du comité

Ontario Northland has taken the decision not to take a position on the economic deregulation of highway passenger coach services.

We do, however, have a position on the regulation of safety in the highway passenger industry. My personal experience has been 15 years in the highly regulated safety environment of the marine carriage of passengers. My exposure to motor coach has spanned the last five months, during which time I have been engaged to look at the motor coach division from a service improvement perspective and determine what the customer is expecting of our services.

I performed an extensive search for safety regulations regarding the carriage of passengers on highway coaches. I had automatically searched the Ontario government's website to find the applicable acts and regulations, which I am used to doing for marine. I did not find any for highway coaches. Air, marine, and rail are all governed by safety acts and regulations of the federal government, but highway transportation is not. I ended up finding any regulations in the Motor Vehicle Act for the Province of Ontario.

I also searched the other provincial websites and found that while safety regulation does exist, it is inconsistent from province to province and between Canada and the United States. More disturbing was that, relative to the definition of "safety" and the qualification of safety in the marine industry, it is not as well defined in the highway coach industry.

Those observations do not necessarily mean that Ontario Northland has taken a position that safety should be federally regulated. It is our position that it is in the best interest of the passengers to have a level playing field with respect to safety well in advance of opening up the industry to economic competition. Without such, it is probable that economic competition will erode the level of safety that presently exists — it certainly will not get better, since there is always a price tag associated with safety. In addition, as I have heard over my several years in marine, from the federal government, there is never a price tag associated with a human life.

Ontario Northland Motor Coach Services exceeds the safety regulation that exists. Our coaches are highly maintained. We have an equipment replacement program and preventive maintenance programs in place. Our drivers are highly trained and experienced. Northern Ontario in the middle of winter is a dangerous place to be in a poorly maintained vehicle. We have also been in the position of moving passengers in the winter who prefer the safety of transportation on highway coach instead of their private automobiles. Accessible and reliable mobility in the North makes a significant contribution to the physical and social needs of the population.

sénatorial, Ontario Northland a décidé de ne pas prendre position sur la déréglementation économique des services de transport routier par autocar de passagers.

Nous avons toutefois pris position en ce qui concerne la réglementation de la sécurité dans l'industrie du transport routier de passagers. Je compte 15 années d'expérience personnelle dans le milieu du transport maritime de passagers, où la sécurité est extrêmement réglementée. Je ne travaille dans le secteur du transport par autocar que depuis les cinq derniers mois et au cours de cette période, j'ai examiné la division du transport par autocar afin d'améliorer le service et de déterminer les attentes des clients à notre égard.

J'ai effectué une recherche exhaustive des règlements sur la sécurité concernant le transport de passagers par autocar. J'ai fait une recherche automatique du site Web du gouvernement ontarien afin d'y trouver les lois et règlements applicables, ce que j'ai l'habitude de faire pour le service maritime. Je n'en ai trouvé aucun pour les autocars. Les transports aérien, maritime et ferroviaire sont tous régis par des lois et règlements du gouvernement fédéral en matière de sécurité, ce qui n'est pas le cas en ce qui concerne le transport routier. J'ai fini par trouver des règlements dans la loi ontarienne sur les véhicules automobiles.

J'ai aussi fait des recherches sur les sites Web d'autres provinces et j'ai constaté que même s'il existe des règlements en matière de sécurité, ils diffèrent d'une province à l'autre et ne sont pas les mêmes au Canada et aux États-Unis. Un aspect qui est encore plus inquiétant c'est que par comparaison avec la définition de sécurité dans l'industrie maritime, la sécurité n'est pas aussi bien définie dans l'industrie du transport par autocar.

Ces observations ne signifient pas forcément que Ontario Northland a adopté la position selon laquelle la sécurité devrait être réglementée par le gouvernement fédéral. Nous considérons qu'il est dans l'intérêt des passagers d'avoir des règles du jeu équitables en matière de sécurité bien avant que l'on n'ouvre l'industrie à la concurrence. Sans cela, il est probable que la concurrence économique nuira au niveau de sécurité qui existe à l'heure actuelle — elle ne s'améliorera certainement pas étant donné qu'il y a toujours un coût qui se rattache à la sécurité. De plus, comme j'ai souvent entendu le gouvernement fédéral le dire au cours des plusieurs années que j'ai passées dans l'industrie du transport maritime, la vie humaine n'a pas de prix.

Ontario Northland Motor Coach Services va au-delà de la réglementation en vigueur sur la sécurité. Nos autocars sont extrêmement bien entretenus. Nous avons mis sur pied un programme de remplacement de l'équipement et des programmes d'entretien préventif. Nos chauffeurs ont reçu une formation poussée et possèdent une grande expérience. Le nord de l'Ontario en plein hiver est un endroit dangereux si on se trouve à bord d'un véhicule mal entretenu. Nous avons également transporté des passagers qui en hiver préfèrent la sécurité du transport par autocar plutôt que d'utiliser leur propre automobile. La mobilité accessible et fiable dans le Nord contribue de façon importante à répondre aux besoins matériels et sociaux de la population.

We would like to believe that the less than 10-passenger vans or taxis that we sometimes transfer our passengers to are equally vigilant about safety. Unfortunately, we do not have that assurance. Our customers believe that we would not transfer them if the connecting equipment were not safe. The truth of the matter is that we have no way of knowing when the van driver last slept, the last time the vehicle was serviced, or the level of driver's training the driver has undertaken.

This is important to us because we anticipate the day where we will be connecting with a greater number of smaller vehicle services, particularly in Northern Ontario where the density of population is decreasing annually.

On the topic of economic deregulation, we would not be very astute businesspersons if we believed deregulation would have no impact on the level of rural services we are presently able to provide. One of your earlier witnesses remarked that: "Where rural services are important, the bottom line is that if there is a market, someone will provide the service. If there is no market, there will be no service."

That seems to be stating the obvious. However, how would one define "market"? It is a totally different definition in the north. There will always be a market; it may simply not be a sustainable market for anyone.

On that note, I would like to introduce you to my associate, Ms Joan Buckolz, who is the Manager of Administration and Information Services for our Motor Coach Division.

As you have already been informed through both the CBA submission as well as through your previous witnesses, the determination of numbers of passengers carried in the motor coach industry is a nebulous art. Ms Buckolz has analyzed our traffic and will be able to address your questions on demographics, internal cross-subsidization of routes, and other questions relating to numbers or data.

Please remember when asking your questions, however, that we did not request an appearance before the committee. We were invited to attend, as it is believed that our rural intercity experience will provide the committee with information that may assist in formulating recommendations to the minister. We will do our best to respond as completely as we are able.

The Chairman: We knew we would be better informed after your submission. Thank you.

Ms Buckolz, would you like to add something now?

Ms Joan Buckolz, Manager of Administration and Information Services — Passenger, Ontario Northland: Listening to the professor who spoke earlier, I noted the discussion about how one gets information to the passenger. If anybody has gone through the Russell Bus Guide, timetable, the NBTA, tariffs, TASA, point of sale, it is a nightmare. We are currently working on a concept that involves transmitting schedules over a virtual

Nous aimerions croire que les fourgonnettes transportant moins de 10 passagers ou les taxis vers lesquels nous transférons parfois nos passagers sont tout aussi vigilants en ce qui concerne la sécurité. Malheureusement, nous n'avons pas cette garantie. Nos clients croient que nous ne les transférerions pas si le mode de transport vers lequel nous les dirigeons n'était pas sûr. Le fait est que nous n'avons aucun moyen de savoir la dernière fois que s'est reposé le chauffeur de la fourgonnette, la dernière fois que le véhicule a été vérifié ni la formation qu'a reçue le chauffeur.

C'est une question qui revêt de l'importance pour nous parce que nous prévoyons que nous aurons un jour à assurer des correspondances avec un plus grand nombre de services de transport faisant appel à de plus petits véhicules, surtout dans le nord de l'Ontario où la population diminue chaque année.

En ce qui concerne la déréglementation économique, nous ne serions pas des gens d'affaires très avisés si nous croyions que la déréglementation n'aura aucune conséquence pour les services ruraux que nous sommes en mesure de fournir à l'heure actuelle. L'un de vos témoins précédents a fait remarquer que: Là où les services ruraux sont importants, le facteur décisif c'est que s'il existe un marché, quelqu'un offrira le service. S'il n'y a pas de marché, il n'y aura pas de service.

Cela peut sembler évident. Cependant, comment définit-on le marché? Dans le Nord, la définition est tout à fait différente. Il y aura toujours un marché; ce ne sera peut-être tout simplement pas un marché susceptible d'être maintenu.

J'aimerais maintenant vous présenter mon associée, Mme Joan Buckolz, qui est responsable des services d'administration et d'information pour notre division du transport par autocar.

Comme l'ont déjà indiqué le mémoire de l'Association canadienne de l'autobus ainsi que vos témoins précédents, l'art de déterminer le nombre de passagers que transporte l'industrie de l'autocar est assez flou. Mme Buckolz a analysé notre trafic de passagers et pourrait répondre à vos questions concernant les données démographiques, l'interfinancement interne des liaisons et d'autres questions concernant les chiffres ou les données.

Je vous prierais toutefois de ne pas oublier lorsque vous poserez vos questions, que nous n'avons pas demandé à comparaître devant le comité. Nous avons été invités à comparaître, étant donné que l'on estimait que notre expérience du transport rural interurbain fournirait au comité des renseignements qui pourraient peut-être l'aider à formuler des recommandations à l'intention du ministre. Nous ferons de notre mieux pour répondre aussi complètement que possible.

La présidente: Nous savions que nous serions mieux informés après vous avoir entendus. Je vous remercie.

Madame Buckolz, avez-vous quelque chose à ajouter?

Mme Joan Buckolz, responsable des services d'administration et d'information à l'intention des voyageurs, Ontario Northland: Après avoir écouté le professeur qui a pris la parole plus tôt, j'ai prêté attention à la discussion sur la façon dont on transmet l'information au passager. Si vous avez eu l'occasion de parcourir le guide d'autobus Russell, l'horaire, le NBTA, les tarifs, TASA, le point de vente, c'est un véritable cauchemar. Nous sommes en

private network — not only our own but in conjunction with the other carriers — to supply that information to people. We deem that as necessary.

Everything is built up in point of sale. Our databases are unique on all point-of-sale equipment. We would like it to be real-time. We would like our customers to have immediate answers to questions — for example, know how they can get to Goderich, or who serves Lindsay with freight, since a passenger carrier is not necessarily a parcel carrier. We have been trying to address that area.

The Chairman: Would Ontario Northland extend its services to other markets if regulations allowed it to do so?

Ms Schrepff: I do not think that we are the product of regulation right now. Our service in the North is not limited by regulation. We originally began as a company to develop the North. In the process of doing so, we tried to connect families with other families in distant northern communities. For us, a short run is less than 200 kilometres. For long runs, we will go 800 to 1,000 kilometres on one piece of equipment. People are on buses for 14 hours to get from Hearst through to Toronto. That is why we decided not to speak to the economic portion.

The Chairman: Do you think competitive bidding could ensure service to small communities if the system were deregulated?

Ms Schrepff: Are you asking if it would work?

The Chairman: Yes.

Ms Schrepff: Well, perhaps Ms Buckolz could add to this. We have been in that position in the airline industry in Northern Ontario and she can speak more specifically to it. There are communities there that are no longer serviced by the airlines. The government continued a subsidy until as recently as last December. We do not yet know what is going to happen to some of those airlines. Competitive bidding is the current position of the Ontario government, so I do not believe we would dissent from that position. Would it continue the level of service that exists now? I do not know.

The Chairman: Are there any points that you would like to serve that are not being serviced currently?

Ms Buckolz: We service the smaller rural communities. When in earlier discussions "rural" was used to refer to Peterborough, my thought was, if only we served Peterborough. What a market.

train de travailler à un projet qui permettrait de transmettre les horaires grâce à un réseau privé virtuel — non seulement le nôtre mais en collaboration avec d'autres transporteurs — afin de fournir cette information aux passagers. Nous considérons que c'est une mesure nécessaire.

Tout se fait au niveau du point de vente. Nos bases de données sont uniques en ce qui concerne tout l'équipement au point de vente. Nous voudrions que cela se fasse en temps réel. Nous aimerions que nos clients aient des réponses immédiates à leurs questions par exemple comment se rendre à Goderich, ou qui assure le transport de marchandises à Lindsay, étant donné qu'un transporteur de passagers n'est pas nécessairement un transporteur de colis. C'est donc un aspect dont nous tâchons de nous occuper.

La présidente: Ontario Northland étendrait-il ses services à d'autres marchés si la réglementation le lui permettait?

Mme Schrepff: Je ne crois pas que nous soyons assujettis à la réglementation à l'heure actuelle. Notre service dans le Nord n'est pas limité par la réglementation. Notre entreprise a été formée au départ pour développer le Nord. Ce faisant, nous avons tâché de relier des familles à d'autres familles dans les communautés éloignées du Nord. Pour nous, un court trajet, c'est un trajet inférieur à 200 kilomètres. Pour les longs trajets, nous utiliserons un autocar pour parcourir une distance de 800 à 1 000 kilomètres. Les gens font 14 heures d'autocar pour se rendre de Hearst à Toronto. C'est pourquoi nous avons décidé de ne pas aborder l'aspect économique.

La présidente: Croyez-vous qu'en lançant des appels d'offres, on pourrait assurer un service aux petites collectivités si le système était déréglementé?

Mme Schrepff: Est-ce que vous me demandez si cela fonctionnerait?

La présidente: Oui.

Mme Schrepff: Peut-être que Mme Buckolz pourrait vous apporter des précisions. C'est la situation dans laquelle nous nous sommes trouvés en ce qui concerne l'industrie aérienne dans le nord de l'Ontario et elle pourra vous fournir plus de précisions à ce sujet. Il y a des collectivités qui ne sont plus desservies par les sociétés aériennes. Le gouvernement a continué à subventionner cette industrie jusqu'en décembre dernier. Nous ne savons pas encore le sort qui sera réservé à certaines de ces sociétés aériennes. La mise en concurrence est la position adoptée à l'heure actuelle par le gouvernement de l'Ontario donc je ne crois pas que nous nous démarquerions de cette position. Est-ce que cela permettrait de continuer d'assurer le niveau de service qui existe à l'heure actuelle? Je l'ignore.

La présidente: Y a-t-il des localités que vous aimeriez desservir et qui ne le sont pas à l'heure actuelle?

Mme Buckolz: Nous desservons les petites collectivités rurales. Lorsque plus tôt au cours des discussions on a utilisé l'adjectif rural pour désigner Peterborough, je me suis dit, si seulement nous pouvions desservir Peterborough, car ce serait un marché intéressant.

We serve communities of 100 to 900 people. We go off the highway in order to get these people. Many operators would not do that, because it adds running time. Would we like to go somewhere else? Probably we would. We wanted to go to the airport but were not allowed. We have to drop passengers off at Yorkdale. They have to go off inside the terminal. They cannot accept our coupon because it is a different kind of transportation. They transfer the coupon, get on the bus and go to the airport.

I do not consider that excellent customer service. There is an airport limo service offered by another operator, but our frequencies are greater. We have four round trips a day between North Bay and Toronto. We have three between Sudbury and Timmins. With those round trips, we also connect to the North, to Timmins and Hearst. Not all of them do, obviously. One trip will go from Sudbury to Timmins, and then the reverse.

There are things we would like to do that would improve service for our customers.

The Chairman: Do you use buses or vans for small communities?

Ms Buckolz: Every bus in our Ontario Northland fleet carries either for 47 or 55 passengers. In Hearst, we may only have 10 people for a trip south. However, if we want to provide seamless transportation in North Bay, if we take on another 30 passengers, does it make sense to make everybody get off? In addition, the trip is a long haul. Because of its duration, we would like to have a bathroom on board, because often, if departing at 2:00 a.m., there is no place to stop.

The Chairman: I refer to you page three, when you say:

From there, I searched provincial sites and found that, while safety regulation exists, it is inconsistent from province to province and between Canada and the United States. More disturbing is that the safety regulation is minimal in definition.

What would be the ideal definition of "safety"?

Ms Schrempf: I resort back to my experience in the marine industry, where safety is defined and enforced by the federal government, even to the extent that a lot of the safety information and audit functions are being delegated to classification societies. However, there is a consistent rule, which everybody understands. When I went from motor vehicle act to motor vehicle act to motor vehicle act, trying to put them side-by-side, I found it a massive undertaking.

I understand that our vehicles already meet all the rules, but who enforces them across the board?

Nous desservons des collectivités de 100 à 900 personnes. Nous devons prendre des routes secondaires pour atteindre ces gens. Bien des exploitants ne seraient pas prêts à le faire, parce que cela prendrait plus de temps. Est-ce que nous aimerions desservir d'autres endroits? Probablement. Nous voulions desservir l'aéroport mais on ne nous a pas autorisés à le faire. Nous devons laisser les passagers à Yorkdale. Ils doivent descendre à l'intérieur du terminus. Ils ne peuvent pas accepter notre coupon parce qu'il s'agit d'un mode de transport différent. Ils transfèrent le coupon, prennent l'autobus et vont à l'aéroport.

Je ne considère pas que ce soit un excellent service au consommateur. Un autre exploitant offre un service de limousine vers l'aéroport, mais nous offrons un service plus fréquent. Nous offrons quatre liaisons aller-retour par jour entre North Bay et Toronto. Nous en offrons trois entre Sudbury et Timmins. En plus de ces liaisons aller-retour, nous offrons aussi des correspondances vers le nord, à Timmins et Hearst. Ce n'est pas le cas pour tous, évidemment. Il y aura un trajet de Sudbury à Timmins, puis de Timmins à Sudbury.

Voilà les choses que nous aimerions pouvoir faire pour améliorer le service à l'intention de nos clients.

La présidente: Avez-vous des autobus ou des fourgonnettes pour les petites collectivités?

Mme Buckolz: Chaque autocar de notre parc à Ontario Northland transporte 47 ou 55 passagers. À Hearst, nous pouvons n'avoir que 10 personnes pour un trajet vers le sud. Cependant, si nous voulons offrir un transport intégré à North Bay, si nous voulons prendre 30 passagers de plus, est-il logique d'obliger tout le monde à descendre? De plus, il s'agit d'un long trajet. En raison de sa durée, nous aimerions avoir des toilettes à bord, parce que souvent si on part à 2 heures du matin, il n'y a aucun endroit où arrêter.

La présidente: À la page trois de votre mémoire, vous dites:

À partir de là, j'ai fait des recherches sur des sites provinciaux et j'ai constaté que bien qu'il existe une réglementation en matière de sécurité, elle varie d'une province à l'autre et n'est pas la même au Canada et aux États-Unis. Ce qui est encore plus inquiétant, c'est que par définition, la réglementation de la sécurité est minime.

Quelle serait votre définition idéale de sécurité?

Mme Schrempf: Je reviens à mon expérience dans l'industrie du transport maritime, où la sécurité est définie et appliquée par le gouvernement fédéral, même dans la mesure où un grand nombre des fonctions de vérification et d'information en matière de sécurité sont déléguées à des sociétés de classification. Il existe une règle cohérente, que tout le monde comprend. Lorsque je suis passée d'une loi sur les véhicules automobiles à une autre loi sur les véhicules automobiles et encore une autre loi sur les véhicules automobiles en tâchant de les rapprocher, j'ai trouvé que c'était une entreprise énorme.

Je crois comprendre que nos véhicules respectent déjà toutes les règles, mais qui en assure l'application de façon générale?

The Chairman: Do you feel that the federal government could implement more safety regulations?

Ms Schrempf: Well, no, but they managed to do it.

The Chairman: Would they be in a better position to do so?

Ms Schrempf: Yes. They have managed to do it in the marine industry and in the airline industry. It is being done now. Persons who work for the federal government may not be implementing safety regulations, but the classification societies are all following the same rules.

Senator Gustafson: Ontario Northland is a Crown corporation, yet you say Ontario Northland has taken the decision not to take a position. On the right hand, you are with your friends and on the left hand you are with your friends. Do you think that Ontario Northland could operate within a deregulated system as well as it can now? You talk about bidding.

Ms Schrempf: Yes.

Senator Gustafson: I should think that if open bidding is entertained, the door must be opened for everybody to come in and compete with Ontario Northland.

Ms Schrempf: It is no secret in the motor coach industry that in order to operate our routes in the North at a tariff acceptable to northern customers, we are subsidizing these routes through our southern routes. It is an internal subsidization that occurs.

In a deregulated environment, it would be possible to lose our lucrative routes to larger operators and therefore be unable to afford to operate all of our routes in the North. That is the looming fear.

Senator Gustafson: I am well familiar with the fact that nobody runs anything worse than government. It gets top-heavy. There seems to be no clause to shut things down. Provision is made for shutting down but it never happens. I wonder if the bidding process would not be a good process. Perhaps a different approach would be advisable, for example, modifying the process in a way that would keep costs down.

Ms Schrempf: We do not disagree with that. Our main concern is that sometimes in the bidding process, if safety has not been appropriately regulated, the bidding process might offer the customer a level of service, but is it the appropriate level? Customers assume, if the operator has sold them a ticket, that the vehicle is safe.

Senator Gustafson: Your concern could be overcome by good strict regulations on safety checks, as found in the trucking industry and every other industry. The general public wants to see government move in the direction of good safety regulations.

La présidente: Croyez-vous que le gouvernement fédéral pourrait mettre en oeuvre un plus grand nombre de règlements en matière de sécurité?

Mme Schrempf: Eh bien non, mais il est arrivé à le faire.

La présidente: Serait-il mieux en mesure de le faire?

Mme Schrempf: Oui. Il est parvenu à le faire dans l'industrie du transport maritime et dans l'industrie du transport aérien. C'est ce qu'on est en train de faire. Les personnes qui travaillent pour le gouvernement fédéral ne mettent peut-être pas en oeuvre des règlements sur la sécurité, mais les sociétés de classification suivent toutes les mêmes règles.

Le sénateur Gustafson: Ontario Northland est une société d'État, pourtant vous dites que Ontario Northland a décidé de ne pas prendre position. Vous êtes ici entourées d'amis. À votre avis, Ontario Northland pourrait-elle fonctionner dans le cadre d'un système déréglementé aussi bien qu'elle peut le faire à l'heure actuelle? Vous avez parlé de mise en concurrence.

Mme Schrempf: Oui.

Le sénateur Gustafson: Je crois que si l'on envisage la mise en concurrence, il faut ouvrir la porte à tout le monde qui veut venir faire concurrence à Ontario Northland.

Mme Schrempf: Dans l'industrie du transport par autocar, tout le monde sait que pour pouvoir exploiter nos liaisons dans le nord à un tarif acceptable à nos clients du nord, nous nous trouvons à subventionner ces liaisons à l'aide de nos trajets dans le sud. On se trouve à les subventionner de façon interne.

Si le marché était déréglementé, nous pourrions perdre nos trajets lucratifs au profit des grands exploitants et nous ne serions alors plus en mesure d'offrir tous les circuits que nous offrons dans le nord. C'est ce que l'on craint.

Le sénateur Gustafson: Je sais bien qu'il n'y a pas pire administrateur que le gouvernement parce que la structure y est trop hiérarchisée. On ne semble rien prévoir pour cesser certaines activités. On prévoit la cessation de certaines activités mais cela ne se fait jamais. Je me demande si le processus d'appel d'offres ne serait pas une bonne chose. Il serait peut-être préférable d'adopter une méthode différente, c'est-à-dire de modifier le processus afin de minimiser les coûts.

Mme Schrempf: Nous n'y voyons pas d'objection. Ce qui nous préoccupe surtout, c'est que parfois dans le cadre du processus d'appel d'offres, si la sécurité n'est pas réglementée correctement, le processus d'appel d'offres peut offrir aux clients un niveau de service mais est-ce le niveau approprié? Les clients partent du principe que si l'exploitant leur a vendu un billet, alors le véhicule est sûr.

Le sénateur Gustafson: On pourrait répondre à votre préoccupation en établissant des règlements sévères et efficaces en matière de vérifications de sécurité, comme ceux qui existent dans l'industrie du camionnage et dans toute autre industrie. Le grand public veut que le gouvernement adopte des règlements efficaces en matière de sécurité.

Senator Callbeck: Is your ridership increasing every year?

Ms Buckolz: It is at 200 now. Last year it was 229. Sometimes a simple change in connections can affect the ridership. If the operator has another origin/destination, OD, and somebody has to get on and off a bus, then the passenger is counted twice.

Ontario Northland's passenger trend for the past five years has been static. We have not added much. We have not changed our connection points. Our service is basically holding its own, even though the population in Northern Ontario is declining.

Senator Callbeck: If one looks at it that way, it appears that Ontario Northland's ridership is actually increasing.

Ms Buckolz: I think we are doing well. A small bus company such as ours does not have a lot of terminals. There are few terminals in Smooth Rock Falls. Toronto has all these facilities and everybody shares the cost. To reach small communities, there are not many facilities. With regard to the comment that the bus might connect to a van, this means the bus stops on the highway and the driver has to decide how long to wait for the van. Does one leave somebody on the side of the road at 4:00 a.m.? A lot of the communities that we serve have substantial safety issues. A hub is something the operator can connect to, but a lot of these places are not close to a hub.

Senator Callbeck: I see that Ontario Northland's passengers break down into about 9 per cent seniors and about 28 per cent students. Is that breakdown consistent from year to year or has it changed?

Ms Buckolz: We do a revenue study about four times a year. It seems to be fairly consistent. We do a complete sampling of every coupon we sell, as well as all the origin/destination fare type. These seem to be consistent.

Senator Callbeck: The breakdown is 46 per cent adult and about 9 per cent senior. Is that 9 per cent not included in the 46?

Ms Buckolz: No, it is not. Seniors pay a different fare.

Senator Callbeck: Would students and children also pay different fares?

Ms Buckolz: Yes. Our seniors have a 10 per cent discount at the age of 60, and students receive a 15 per cent discount.

Le sénateur Callbeck: Est-ce que le nombre de vos passagers augmente chaque année?

Mme Buckolz: Il est de 200 maintenant. L'année dernière, il était de 229. Parfois un simple changement de correspondance peut influencer sur le nombre de passagers. Si l'exploitant a un autre point de départ ou une autre destination et que quelqu'un doit monter dans l'autobus ou en descendre, alors on compte le passager deux fois.

La tendance en ce qui concerne les passagers d'Ontario Northland au cours des cinq dernières années a été statique. Il n'y a pas eu beaucoup d'augmentation. Nous n'avons pas changé nos points de correspondance. Notre service se maintient même si la population du nord de l'Ontario est en train de diminuer.

Le sénateur Callbeck: Si on examine la situation de cette façon, il semble que le nombre de passagers de Ontario Northland en fait augmente.

Mme Buckolz: Je crois que nous nous débrouillons bien. Une petite entreprise d'autobus comme la nôtre n'a pas beaucoup de terminus. Il y a quelques terminus à Smooth Rock Falls. Toronto a un grand nombre d'installations et tout le monde partage le coût. Pour atteindre les petites collectivités, il n'y a pas beaucoup de terminus. En ce qui concerne le commentaire selon lequel l'autocar peut faire une correspondance avec une fourgonnette, cela signifie que l'autocar arrête sur la route et que le chauffeur doit décider combien de temps il doit attendre la fourgonnette. Est-ce qu'on laisse quelqu'un sur le bord de la route à 4 heures du matin? Bien des collectivités que nous desservons connaissent d'importants problèmes en matière de sécurité. L'exploitant peut établir des correspondances avec une plaque tournante, mais un grand nombre de ces endroits ne se trouvent pas à proximité d'une plaque tournante.

Le sénateur Callbeck: Je vois que selon la ventilation des passagers de Ontario Northland, environ 9 p. 100 sont des aînés et environ 28 p. 100 sont des étudiants. Cette ventilation est-elle semblable d'une année à l'autre ou a-t-elle changé?

Mme Buckolz: Nous faisons une étude financière environ quatre fois par année. Cette ventilation semble être assez stable. Nous procédons à un échantillonnage complet de chaque coupon que nous vendons ainsi que de tous les types de tarifs en fonction du point de départ et de la destination. Les chiffres semblent stables.

Le sénateur Callbeck: La ventilation est de 46 p. 100 d'adultes et environ 9 p. 100 d'aînés. Ce 9 p. 100 ne fait-il pas partie du 46 p. 100?

Mme Buckolz: Non, parce que le tarif est différent pour les aînés.

Le sénateur Callbeck: Les tarifs sont-ils aussi différents pour les enfants et les étudiants?

Mme Buckolz: Oui. Nos aînés ont un escompte de 10 p. 100 s'ils ont 60 ans, et les étudiants reçoivent un escompte de 15 p. 100.

Senator Callbeck: You have stated that Ontario Northland does not want to take a position on deregulation. However, you have expressed a concern that, with deregulation, larger companies might step in and take over the lucrative markets. I am wondering why you are hesitant to take a position.

Ms Schrempf: The way the bus company is currently tied into the remainder of Ontario Northland, one could argue — successfully or not — that perhaps we are already a subsidized operation and we should not be competing anyway. That is the short answer.

Senator Adams: Earlier there was mention made about our airlines running into trouble. Are you saying that airlines are going bankrupt because airfare is becoming unaffordable and that it would be easier to go by bus? Would an airline have difficulty competing with bus service where Ontario Northland is operating?

Ms Buckolz: At one time Ontario Northland used to run an airline called norOntair, which was eventually sold off. In different communities, we receive subsidies to attract commercial operators who could offer a better, more profitable service. Ultimately, that idea proved not to be viable. It was not viable to fly to some of these places or to serve them.

Consider a flight from North Bay to Timmins. If I try to fly on Air Canada right now, they will route me via Toronto and send me up to Timmins. This big long haul is necessary at present. In some of the other communities, one goes via Sudbury. After Sudbury, the connections are not what they should be. We have lost air services to some of the small places — rightly or wrongly. The question is: Should these places ever have had the air service? They like to think so, but I could not judge that.

Senator Adams: Are you talking about a private airline or about Air Ontario?

Ms Buckolz: In some cases Bearskin Airlines, a private airline, would serve some of these communities. Not everybody could afford the fare. As well, people used to having a Dash 8 find themselves on a Twin Otter with no bathroom. Sometimes it is a long flight.

Senator Adams: The committee has heard from other bus owners, mostly Greyhound. They have a monopoly for their freight. What about the post office in a small community? Canada Post is a Crown corporation and thus has a monopoly on the delivery of parcels and mail. Can Ontario Northland bid on delivery to the post office and obtain a handling contract with Canada Post?

Le sénateur Callbeck: Vous avez déclaré que Ontario Northland ne veut pas prendre position sur la déréglementation. Cependant, vous avez exprimé la crainte que par suite de la déréglementation, les grandes sociétés risquent de prendre le contrôle des marchés lucratifs. Je me demande pourquoi vous hésitez à prendre position.

Mme Schrempf: En raison des liens qui existent à l'heure actuelle entre la compagnie de transport par autocar et les autres activités d'Ontario Northland, on pourrait faire valoir — de façon convaincante ou non — que nous sommes peut-être déjà une activité subventionnée et que nous ne devrions pas exercer une concurrence de toute façon. C'est donc brièvement ce que je vous répondrais.

Le sénateur Adams: On a parlé plus tôt des difficultés que connaissent nos sociétés aériennes. Êtes-vous en train de dire que les sociétés aériennes font faillite parce que le prix des billets d'avion devient trop élevé et qu'il serait plus facile de voyager par autocar? Une société aérienne aurait-elle de la difficulté à faire concurrence à un service de transport par autocar là où fonctionne Ontario Northland?

Mme Buckolz: À une époque, Ontario Northland exploitait une entreprise de transport aérien appelée norOntair, qu'elle a fini par vendre. Dans différentes collectivités, nous recevons des subventions pour attirer des exploitants commerciaux susceptibles d'offrir un service meilleur et plus profitable. Au bout du compte, cette idée s'est avérée non viable. Il n'était pas viable d'assurer un transport aérien vers certaines de ces destinations ou de les desservir.

Prenons l'exemple d'un vol de North Bay à Timmins. Si je veux voler à bord d'Air Canada, ils me feront passer par Toronto pour que j'aille à Timmins. Ce long trajet est nécessaire à l'heure actuelle. Dans d'autres collectivités, on peut passer par Sudbury. Après Sudbury, les correspondances laissent à désirer. Nous avons perdu des services de transport aérien à destination de certaines de ces petites collectivités — à tort ou à raison. Il faut se demander si ces localités n'auraient jamais dû bénéficier d'un service de transport aérien. C'est ce qu'elles pensent, mais je ne peux pas en juger.

Le sénateur Adams: Êtes-vous en train de parler d'une compagnie aérienne privée ou d'Air Ontario?

Mme Buckolz: Dans certains cas, Bearskin Airlines, une compagnie aérienne privée desservait certaines de ces collectivités. Ce n'est pas tout le monde qui peut se permettre le prix du billet d'avion. Par ailleurs, les passagers habitués à voler à bord d'un Dash 8 se trouvent maintenant à bord d'un Twin Otter sans toilettes. Parfois le vol est long.

Le sénateur Adams: Le comité a entendu le témoignage d'autres propriétaires de sociétés de transport par autocar, surtout Greyhound. Ils ont un monopole en ce qui concerne le transport de marchandises. Quelle est la situation du bureau de poste dans une petite collectivité? La Société des postes est une société d'État qui détient par conséquent le monopole de la livraison de colis et de courrier. Ontario Northland pourrait-elle soumissionner pour la livraison à destination du bureau de poste et obtenir un contrat avec la Société canadienne des postes?

Ms Buckolz: Right now we do a parcel business. We do not have a tracking system, as does Purolator. We are a station-to-station operator in most cases. However, our prices are very competitive. If one were to ship a parcel from North Bay to Toronto, and then ship the same parcel back via someone else, the rate would not be the same. We do not charge a great deal for our parcels. We like to support the local industry, much of which is cottage industry. These small businesses do not have a lot.

We are not a Purolator-type delivery service that will pick up and deliver. However, we do offer our northern communities high frequency service.

Senator Adams: When people need to get to a hospital for a check-up and their community does not have access to an airline or they cannot afford airfare, does your bus service offer those connections? You had mentioned a discount for seniors.

Ms Buckolz: We have a medical policy and a handicapped attendant policy. If a handicapped person is travelling, his or her attendant travels free. Yes, we offer that service.

Senator Maheu: I have a question on safety. On one hand, you say that Ontario Northland does not take a position that safety should be federally regulated. On the other hand you are saying passengers should have a level playing field with respect to safety.

Later on, you spoke about transferring some of your passengers to 10-passenger vans or taxis on one hand. On the other, you were never quite sure about the safety of these vehicles or whether the drivers had indeed had enough rest.

How do you correlate your "level playing field" position with the situation involving transfer to another operator's van or taxi? Your passengers have to leave your line and transfer to a much smaller line. How do they feel about that type of possibility towards safety?

Ms Schrempf: They are not happy about it. We receive some interesting written comments from our passengers. Transfers to a van or taxi happen frequently in the North. It is the only way to connect smaller communities.

Some of you, perhaps, had to fly into Moosonee and reach Moose Factory Island in February. This year the freeze-up was late, which made the crossing in an unlicensed taxicab very interesting. That is, however, the only way to cross. You have to do it.

Some of that happens in Northern Ontario as well. Recently one of our customers complained. They were expecting a certain level of service from a larger van. The backup to the larger van

Mme Buckolz: À l'heure actuelle, nous avons un service de colis. Nous n'avons pas de système de repérage des colis, comme c'est le cas chez Purolator. Dans la plupart des cas, nous fonctionnons de station à station. Cependant, nos prix sont très concurrentiels. Si nous devons expédier un colis de North Bay à Toronto, puis retourner le même colis en faisant appel à quelqu'un d'autre, le tarif ne serait pas le même. Les tarifs que nous demandons pour nos colis ne sont pas très élevés. Nous aimons appuyer l'industrie locale, qui est en bonne partie une industrie artisanale. Ces petites entreprises n'ont pas beaucoup d'argent.

Nous n'offrons pas un service de livraison semblable à celui de Purolator, avec ramassage et livraison. Toutefois, nous offrons aux localités du nord un service très régulier.

Le sénateur Adams: Quand quelqu'un doit aller à l'hôpital pour un examen et qu'il n'y a pas de service aérien dans sa localité, ou qu'il n'a pas les moyens de se l'offrir, votre service d'autocar les prend-il en charge? Vous avez parlé d'un rabais pour les personnes âgées.

Mme Buckolz: Nous avons une politique en ce qui concerne les déplacements pour raisons médicales et ceux des accompagnateurs de personnes handicapées. Une personne handicapée qui voyage peut se faire accompagner gratuitement. Oui, nous offrons ce service.

Le sénateur Maheu: Je voudrais poser une question sur la sécurité. D'une part, vous dites que Ontario Northland ne préconise pas que les règlements concernant la sécurité soient établis par le gouvernement fédéral. D'autre part, vous ajoutez que les passagers devraient être soumis aux mêmes règles que les autres en ce qui a trait à la sécurité.

Après, vous avez fait allusion au transfert de vos passagers à des fourgonnettes ou des taxis. Vous avez ajouté que vous n'étiez jamais très sûre de la sécurité de ces véhicules et que vous ne pouviez pas savoir si les chauffeurs avaient eu assez de repos.

Comment faites-vous un lien entre les chances égales que vous réclamez et le transfert des passagers à un autre exploitant de fourgonnette ou de taxi? Vos passagers doivent quitter votre compagnie et ils sont pris en charge par une beaucoup plus petite compagnie. Qu'est-ce que cela signifie du point de vue de la sécurité?

Mme Schrempf: Ils sont mécontents. Nous recevons des commentaires écrits intéressants de la part de nos passagers. Le transfert à une fourgonnette ou un taxi se produit fréquemment dans le nord. C'est la seule façon de relier les petites localités.

En février, certains d'entre vous ont sans doute dû se rendre à Moosonee et rejoindre l'île Moose Factory. Cette année, le gel a été tardif, ce qui rendait intéressante la traversée dans un taxi non réglementaire. Toutefois, c'est la seule façon de se rendre. Il faut passer par-là.

La même situation existe également dans le nord de l'Ontario. Récemment, un de nos clients s'est plaint. On s'attendait à un certain niveau de service dans une plus grosse fourgonnette. La

was a taxicab. The taxicab travelled along the highway at 130 kilometres an hour, carrying more people than seatbelts.

Unfortunately, when those situations arise, we are the one selling the ticket — for the most part a through ticket or a replacement service that we have to implement. It is difficult for us because the passenger expects that because they bought the ticket from us, they will enjoy the same level of safety on the van or taxicab that they receive in our 47- to 55-passenger motor coaches.

Senator Maheu: What about your liability in a case like that?

Ms Schrempf: We do not even want to discuss it. Since September 11, liabilities have become an extremely large issue. All of our insurance is being looked at right now. We are finding our premiums pretty much across the board are going a lot higher than anyone had anticipated. It will take a very long time for that market to stabilize. We cannot pass the extra cost on to our customers.

Senator Maheu: That is true.

Senator Callbeck: You have 23 buses in your fleet, four of which are accessible for physically limited passengers. Is there any way that physically limited passengers may get on the other 19 buses?

Ms Buckolz: No, they can just get on the four buses, depending on the level of limitation. We have a practice where the person can call us. We then have to cycle our equipment, moving and positioning it. To do so we need 48 hours' notice. Sometimes the bus may be in Timmins but is needed in Toronto. We will cycle it down the next day. In a year we may carry 200 passengers like that.

Senator Callbeck: Are you saying that the passenger could get on within 48 hours?

Ms Buckolz: Yes.

The Chairman: We thank you for accepting our invitation. We appreciate your presence here. Feel free to send us more information if you wish.

The committee adjourned.

TORONTO, Thursday, March 28, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 1:35 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

The Chairman: Honourable senators, we are pleased this afternoon to hear from Mr. Stephen Little, Chair of the Advisory Committee on Accessible Transportation.

solution de rechange était un taxi. Le taxi a circulé à 130 kilomètres à l'heure, et il contenait plus de gens que de ceintures de sécurité.

Malheureusement, quand ces situations se produisent, nous demeurons la compagnie qui a vendu le billet — essentiellement un billet complet ou un service de remplacement qu'il nous faut trouver. Nous sommes dans une situation difficile parce que le client, ayant acheté son billet chez nous, s'attend au même niveau de sécurité dans la fourgonnette ou le taxi que celui qui existe à bord de nos autocars conçus pour 47 à 55 passagers.

Le sénateur Maheu: Quelle est votre responsabilité en cas d'accident?

Mme Schrempf: Nous ne voulons pas en discuter. Depuis le 11 septembre, la responsabilité est devenue un enjeu énorme. On est en train de réviser toutes nos polices d'assurance. Nous découvrons que nos primes de façon générale sont beaucoup plus élevées que tout ce que nous aurions pu imaginer. Il va falloir beaucoup de temps avant que ce marché se stabilise. Nous ne pouvons pas répercuter le coût supplémentaire sur les billets vendus à nos clients.

Le sénateur Maheu: C'est vrai.

Le sénateur Callbeck: Vous avez un parc de 23 autocars dont quatre sont accessibles aux passagers à mobilité limitée. Y a-t-il moyen que des passagers à mobilité limitée puissent monter à bord des autres 19 autocars?

Mme Buckolz: Non. Suivant leurs limites, ils n'ont accès qu'à ces quatre autocars. Un client éventuel peut nous téléphoner. Il nous faut alors préparer notre matériel, le déplacer et le positionner. Il nous faut donc 48 heures de préavis. Il arrive que l'autocar se trouve à Timmins mais qu'on en ait besoin à Toronto. Le travail préparatoire se fait pour le lendemain. Dans une année, il se peut que nous transportions 200 passagers de cette façon.

Le sénateur Callbeck: Voulez-vous dire qu'un passager peut voyager dans les 48 heures?

Mme Buckolz: Oui.

La présidente: Merci d'avoir accepté notre invitation. Nous vous sommes reconnaissants d'être venues. Si vous le souhaitez, vous pouvez nous envoyer des renseignements supplémentaires.

La séance est levée.

TORONTO, le jeudi 28 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 13 h 35 pour examiner les enjeux touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

La sénatrice Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

La présidente: Chers collègues, nous sommes heureux d'accueillir cet après-midi M. Stephen Little, président du Comité consultatif sur le transport accessible.

Mr. Stephen Little, Chair, Advisory Committee on Accessible Transportation: I am pleased to be able to make this presentation to the committee this afternoon. The subject of intercity bus transportation and its role in the national transportation grid is an important topic and very worthy of Senate reflection.

I will begin by explaining a little about the Advisory Committee on Accessible Transportation, or ACAT, as it is affectionately known.

As its name implies, it is an advisory committee that reports to the federal Minister of Transport. It has been in existence in its present form since 1991. ACAT has representation from the industry side as well as the "consumer" side.

Its role is to provide advice to the minister on matters pertaining to accessible transportation. ACAT is an excellent forum to debate ideas and solutions to many issues, ranging from voluntary codes for federally regulated transportation modalities to photo-identification requirements and their impact on persons with disabilities. Topical issues such as VIA Rail's purchase of new rolling stock are discussed, and research on various aspects of travel by persons with disabilities is also reported and integrated into our deliberations. In addition, representatives from provincial regulators and the Canadian Transportation Agency attend our meetings to contribute updates on their activities that impact on the disabled community.

All of the information and discussion form the basis for resolutions that are prepared and presented to the minister by two representatives from ACAT, traditionally one from the industry side and one from the consumer side. The chair of ACAT is also traditionally a representative from the consumer side.

Consequently, this is not an official presentation by ACAT, since we have not had time to debate and vet the text with the various member organizations, although I did run it by the representatives from the bus industry, and certainly the disabled community, so they are aware of what is being said here.

My remarks are my characterization of the discussion that ACAT has had on this subject. The purpose of my presentation is to remind the committee members that intercity busing is critical to the well-being and social integration of persons with disabilities.

The goals of the disabled community must be reconciled with the needs of the bus industry in such a way that solutions produce a sense of accomplishment and progress for all the parties involved, including the regulators.

You have already heard about the importance of bus travel in Canada and that this mode of transportation is experiencing some challenges with ridership and profitability.

M. Stephen Little, président, Comité consultatif sur le transport accessible: Je suis heureux de pouvoir vous faire part de mes remarques cet après-midi. Le transport interurbain par autocar et son rôle dans le tableau d'ensemble du transport national est un sujet important qui mérite l'attention du Sénat.

J'aimerais pour commencer vous toucher quelques mots du Comité consultatif sur le transport accessible, le CCTA.

Comme l'indique son nom, ce comité consultatif relève du ministre fédéral des Transports. Il existe sous sa forme actuelle depuis 1991. Le CCTA compte des représentants du secteur ainsi que des consommateurs.

Son rôle est de dispenser au ministre des conseils sur le transport accessible. Le CCTA constitue un lieu parfait de débat sur les idées et les solutions à bon nombre de problèmes, allant des codes de conduite volontaires pour les modes de transport sous réglementation fédérale aux exigences relatives aux cartes d'identité avec photo et à leur incidence sur les personnes handicapées. Nous discutons aussi de questions d'actualité telles que l'achat par VIA Rail de nouveau matériel roulant et nous effectuons des recherches sur divers aspects des déplacements des personnes handicapées, recherches qui font l'objet de rapports et sont incluses dans nos délibérations. De plus, des représentants des organismes provinciaux de réglementation et de l'Office des transports du Canada assistent à nos réunions et font le point sur leurs activités qui touchent la communauté des personnes handicapées.

Toutes ces informations et discussions constituent le fondement des résolutions qui sont élaborées et présentées au ministre par deux représentants du CCTA, un qui représente le secteur et l'autre, les consommateurs, comme le veut la tradition. La tradition veut aussi que le président du CCTA soit un représentant des consommateurs.

En conséquence, je ne vous présente pas aujourd'hui la position officielle du CCTA, puisque nous n'avons pas eu le temps d'en débattre et de faire approuver le texte par les différentes organisations membres; toutefois, j'ai présenté le texte aux représentants du secteur de l'autocar et de la communauté des personnes handicapées qui ont donc pris connaissance de son contenu.

Mes remarques représentent mon interprétation des discussions que le CCTA a eues sur ce sujet. Je suis ici pour vous rappeler que le transport interurbain par autocar est crucial pour le bien-être et l'intégration sociale des personnes handicapées.

Les objectifs de la collectivité des personnes handicapées doivent concorder avec les besoins du secteur de l'autocar de façon à ce que les solutions adoptées donnent à toutes les parties, y compris les organismes de réglementation, un sentiment de réalisation et de progrès.

On vous a déjà parlé de l'importance du transport par autocar au Canada et que ce mode de transport fait face à des défis relativement à l'achalandage et à la rentabilité.

I have read some testimony about the difficulty of travelling from one urban centre to another on the bus, as well as the apparent reduction in service to rural Canada and the smaller urban centres. It is important to realize that persons with disabilities live everywhere in Canada and that disability cuts through all the demographic categories of age, gender, socio-economic status, education and so on.

Where and how services are provided, including employment opportunities, has a major impact on where persons with disabilities live. It is no surprise to see that urban areas are growing in Canada and that persons with disabilities tend to gravitate to urban centres for access to better opportunities, be it for employment, various services or social reasons.

Travel by bus has become an increasingly important way for persons with disabilities to travel from one location to another. In larger urban areas, transit services do not yet provide a satisfactory level of service to meet the demand from persons with disabilities.

For inter-urban bus service, the problem is twofold; lack of service to many communities and poor accessibility where it does exist.

If trends continue, whole communities will be marginalized through lack of transportation service, and whole segments of society, namely persons with disabilities, will also be marginalized by either poor service or no service at all.

Rail and air modes have not been any kinder to the traveller with a disability. The rationalization of profit in these sectors has had a detrimental impact on overall service levels that has affected everyone, particularly the disabled.

Many consumers are facing two choices vis-à-vis their transportation needs; use of a personal vehicle or stay at home. For many persons with disabilities, staying at home is often the only affordable solution. Depending on the kindness of family members, relatives and strangers to meet your transportation needs only goes so far in building or reinforcing one's self image as an independent contributor to society.

More viable transportation options are needed. Improved rail and bus seem to offer the best options, but these are not without challenges.

The bus industry is trying very hard to address the needs of the disabled traveller. They are making important commitments to improving both the vehicles and the quality of the service they provide. Their concerns about the challenges of deregulation have been well articulated.

The industry also has concerns about what is expected of them in improving the transportation grid in Canada. Their motivation is the attainment of a reasonable level of profitability through the delivery of a service. If the service cannot break even or make a profit, sound business practice would dictate that it be discontinued.

J'ai lu des témoignages sur la difficulté qu'on connaît à se rendre d'un centre urbain à un autre par autocar, ainsi que sur la réduction apparente du service dans les régions rurales et les petits centres urbains. Il importe de comprendre que les personnes handicapées habitent dans toutes les régions du Canada et qu'elles font partie de toutes les catégories démographiques d'âge, de sexe, de statut socio-économique, de scolarité, et ainsi de suite.

L'endroit et la façon dont on dispense des services, y compris les perspectives d'emploi, ont une grande incidence sur l'endroit où les personnes handicapées décident de vivre. Il n'est pas étonnant que les régions urbaines connaissent une telle croissance au Canada et que les personnes handicapées aient tendance à choisir les centres urbains pour des raisons sociales ainsi que pour l'accès qu'on y trouve à l'emploi et aux divers services.

Les déplacements par autocar revêtent donc une importance de plus en plus grande pour les personnes handicapées qui doivent se rendre d'une localité à une autre. Dans les grands centres urbains, le transport en commun n'offre pas encore un niveau de service satisfaisant répondant aux besoins des personnes handicapées.

Le service interurbain par autocar est doublement problématique, en ce sens que, à bien des endroits, il n'est pas disponible et que, là où il l'est, il est d'une piètre accessibilité.

Si les tendances se maintiennent, des collectivités entières seront marginalisées en raison du peu de moyens de transport et des groupes entiers de la société, soit les personnes handicapées, seront aussi marginalisés par la piètre qualité du service ou l'absence de service.

Les transports ferroviaire et aérien n'ont pas été plus tendres à l'égard des voyageurs handicapés. La rationalisation des profits dans ces secteurs a nui à la qualité des services dans l'ensemble mais surtout à ceux offerts aux personnes handicapées.

Bien des consommateurs n'ont qu'une alternative pour voyager: utiliser leur propre véhicule ou rester à la maison. Pour beaucoup de personnes handicapées, rester à la maison est la seule solution abordable. Le fait de dépendre de la gentillesse des parents et d'étrangers pour pouvoir se déplacer n'aide pas les personnes handicapées à croire qu'elles sont des personnes autonomes qui contribuent à la société.

Il faut davantage d'options de transport viables. Le transport par rail et celui par autocar semblent être les meilleures options, qui ne sont toutefois pas sans défis.

Le secteur de l'autocar fait l'impossible pour répondre aux besoins des voyageurs handicapés. Il s'est engagé à améliorer ses véhicules et la qualité du service qu'il dispense. Il a clairement exprimé ses préoccupations concernant la déréglementation.

Le secteur s'inquiète aussi de ce qu'on attend de lui comme contribution à l'amélioration du réseau de transport au Canada. Son objectif est d'atteindre un niveau raisonnable de rentabilité en dispensant ses services. Si ce service ne fait pas ses frais ou n'est pas rentable, les bonnes pratiques commerciales veulent qu'il soit supprimé.

Many unprofitable routes are subsidized by a company's profitable routes, and thus begins the delicate balancing act of overall profitability. Diversification enters the picture, but here again the options are limited.

If regulators and governments were serious about improving the bus industry's capacity to service more communities, a system of subsidies would have to be considered. This option is fraught with challenges, but innovative solutions are possible through dialogue with regulators, the industry and the service users. As an example, rural residents in Quebec can have their medical appointments grouped to enable one economically viable trip to the CLSC instead of multiple, unprofitable trips.

The fragmentation of the industry will make subsidy decisions more challenging than with rail, but if there is a will, there is a way.

Bus companies operating within one jurisdiction have fewer regulatory challenges than those travelling regularly between multiple jurisdictions. Consistency in regulations across the country has to be balanced with the rights and obligations of the various regulators.

In terms of the human aspect of delivering services, the bus industry has already profited from the support of the federal government and its agencies through a training resource prepared for them that shows how best to serve travellers who have a disability. Supportive initiatives such as this must be maintained. Indeed, regulators should not be afraid to tackle even bigger issues to make travel by bus something that all Canadians can experience and enjoy.

The big concern for persons with a disability is to make sure that a trip by any mode of transportation from point A to point B is as seamless and accommodating as possible. This is not as easy as it sounds because there are many challenges that can be either minor inconveniences or insurmountable obstacles, and which vary, depending on the disability.

Over the years, much attention has been given to the traveller with a mobility impairment, be it a wheelchair user or someone who requires a cane and good walking surfaces. The level of personal assistance they require can also vary enormously. The needs of this traveller are different from the needs of a traveller with a sensory impairment. A blind person has different communication needs from one who is deaf or hard of hearing, yet the solutions are not expensive if forethought is given to the needs of the disabled traveller. Proper signage goes a long way toward helping everyone, not just the traveller with a disability. Adopting so-called "universal" design standards would mean that announcements in bus terminals, or even on board the bus, would be not only verbal, but visual too. Designs that enable a

Bien des circuits non rentables sont subventionnés par les circuits rentables; c'est ainsi, en trouvant le juste équilibre, qu'on en arrive à une rentabilité d'ensemble. Une certaine diversification est possible, mais les possibilités sont limitées.

Si les organismes de réglementation et les gouvernements veulent sérieusement améliorer la capacité du secteur de l'autocar de desservir les collectivités, il faudra envisager l'octroi de subventions. Cette solution est risquée, mais elle peut être couronnée de succès si on fait preuve d'innovation et qu'on entame un dialogue avec les organismes de réglementation, le secteur et les utilisateurs du service. Ainsi, les habitants des régions rurales du Québec peuvent regrouper leurs rendez-vous chez le médecin et se rendre en groupe au CLSC en un seul déplacement rentable plutôt qu'en plusieurs déplacements peu rentables.

La fragmentation de l'industrie rendra la prise de décisions relativement aux subventions plus difficile que pour les chemins de fer, mais quand on veut, on peut.

Les entreprises d'autocars qui n'existent que dans une seule compétence font face à moins de tracasseries réglementaires que celles dont les véhicules vont dans plusieurs provinces. L'uniformité dans la réglementation à l'échelle du pays doit tenir compte des droits et des obligations des divers organismes de réglementation.

En ce qui a trait à l'aspect humain de la prestation des services, le secteur du transport par autocar jouit déjà du soutien du gouvernement fédéral et de ses organismes par le biais d'outils de formation conçus pour lui sur la meilleure façon de desservir les voyageurs handicapés. On doit poursuivre les initiatives de soutien comme celle-ci. D'ailleurs, les organismes de réglementation ne devraient pas hésiter à s'attaquer à des problèmes encore plus graves pour faire en sorte que le transport par autocar devienne pour tous les Canadiens une expérience agréable.

Pour les personnes handicapées, la plus grande préoccupation, c'est de s'assurer que, quel que soit le mode de transport, les déplacements du point A au point B se feront sans interruption et le plus agréablement possible. Ce n'est pas aussi facile qu'on pourrait le croire; bien des difficultés peuvent être soit un petit ennui ou un obstacle insurmontable, selon la déficience.

Au fil des ans, on a accordé beaucoup d'attention aux voyageurs à la mobilité réduite, en prévoyant par exemple une surface plane pour les personnes en fauteuil roulant ou marchant avec une canne. Mais le niveau d'aide personnelle dont les personnes handicapées ont besoin peut varier grandement. Les besoins de ces voyageurs-là diffèrent de ceux qui ont une déficience sensorielle. Les besoins en matière de communication d'un aveugle sont différents de ceux d'une personne sourde ou malentendante, et on pourrait répondre à ces besoins sans qu'il en coûte beaucoup si on avait la prévoyance de penser aux besoins des voyageurs ayant une déficience. Une signalisation convenable est très utile pour tous, pas seulement les voyageurs ayant une déficience. Si on adoptait des normes universelles, les messages

wheelchair user to move about the terminal and to access its facilities also means that parents with young children in strollers can do the same.

Delivering a service to the public is demanding. Delivering it on a consistent basis is extremely demanding. Factor in the frustrations that are inherent in the transportation industry in general, such as weather and traveller fatigue, and you have a recipe for frequently producing negative experiences for those with a disability.

Despite ongoing training by the industry, there is always an employee who does not know the answer to some of the basic questions that the disabled traveller may have. A properly trained and sensitive employee can go a long way toward making a challenging situation more tolerable for the disabled traveller who encounters some difficulties.

When I spoke earlier of a seamless trip, showing your ticket at the bus station is not the beginning of the trip for the traveller, nor is arriving at the bus station at the other end the conclusion. It starts with a decision to take a trip.

Dissemination of information about purchasing a ticket has to address the needs of the disabled traveller. Getting to the bus station is another challenge for some. Booking a transit ride or using the transit service can be next to impossible. Finding a parking spot, or even a drop-off zone, can add frustration before the bus trip has even begun.

The bus itself can be a challenging environment for the person with a disability. The industry has developed some solutions to provide for dignified access and egress for the mobility-impaired traveller, but here again, there is a delicate balance between what is profitable and what is possible.

Bus journeys sometimes include stops at various community bus stops that are not accessible, not just in physical terms, but also in relation to the menus, announcements and other details that contribute to a pleasant trip.

The operators say this is not part of their responsibility, but the passenger does not see where the responsibility of the operator ends and where it resumes. If it has something to do with the bus trip, most travellers assume it is the operator's responsibility.

The point is that during any given journey, the traveller will be subjected to many different jurisdictions whose standards and regulations can produce varying levels of accommodation. All regulators must think from the perspective of a seamless journey when deciding the best way to regulate the industry.

At its upcoming meeting in April, ACAT will be reviewing a draft report that assesses the application of the voluntary code that the bus industry uses in providing services to persons with disabilities. ACAT has also heard that the delegation of regulatory authority to the provinces has resulted in some inconsistencies in how travellers with disabilities are serviced.

dans les gares, dans les autocars seraient non seulement verbaux, mais aussi visuels. En concevant une gare qui facilite l'accès aux personnes en fauteuil roulant, on facilite aussi l'accès des parents avec des jeunes enfants dans des poussettes.

La prestation d'un service au public est une chose difficile. Le faire de façon cohérente est extrêmement difficile. Ajoutez à cela les frustrations inhérentes à l'industrie du transport en général, telles que les conditions météorologiques et la fatigue des voyageurs, et vous avez la recette parfaite pour une expérience déplaisante pour les voyageurs ayant une déficience.

En dépit de la formation qui se poursuit au sein du secteur, il y a toujours un employé qui ignore les réponses à certaines questions fondamentales qu'ont les voyageurs ayant une déficience. Un employé bien formé et sensible aux besoins des voyageurs ayant une déficience peut contribuer considérablement à rendre une situation difficile beaucoup plus tolérable.

J'ai parlé plus tôt de voyages sans interruption. Montrer votre billet à la gare d'autobus n'est pas le début du voyage, et arriver à destination n'est pas non plus la fin du voyage. Tout voyage commence par la décision qu'on prend de faire ce déplacement.

La dissémination d'information sur l'achat de billets doit répondre aux besoins des voyageurs ayant une déficience. Se rendre jusqu'à la gare d'autocars est un autre défi pour certains. Réserver un véhicule de transport adapté ou utiliser le transport en commun est parfois presque impossible. Trouver une place de stationnement ou même une zone de débarquement peut ajouter à la frustration avant même que n'ait commencé le déplacement en autocar.

L'autocar même peut être un environnement difficile pour une personne handicapée. Le secteur a trouvé certaines solutions permettant aux voyageurs à mobilité réduite des voies d'accès et de sortie ne portant pas atteinte à la dignité, mais encore une fois, c'est une tâche délicate que de trouver le juste milieu entre ce qui est rentable et ce qui est possible.

Les déplacements par autocar comprennent parfois des arrêts dans des localités, arrêts qui ne sont pas toujours accessibles non seulement physiquement, mais aussi en raison des menus, des messages et d'autres détails qui contribuent à rendre le voyage plaisant.

L'exploitant juge que cela ne lui incombe pas, mais le passager ne peut voir où se situe la responsabilité de l'exploitant. S'il s'agit d'une chose qui a à voir avec le voyage en autocar, la plupart des voyageurs tiennent pour acquis que cela relève de l'exploitant.

Pendant un voyage, le voyageur relèvera de différents ressorts dont les normes et réglementations peuvent varier beaucoup. Tous les organismes de réglementation doivent veiller à ce que les déplacements se fassent sans anicroches lorsqu'ils déterminent quelle est la meilleure façon de réglementer l'industrie.

À sa prochaine réunion, en avril, le CCTA examinera un projet de rapport d'évaluation de l'application du code volontaire que le secteur de l'autocar s'est donné relativement au service aux personnes handicapées. Le CCTA a aussi entendu dire que la délégation du pouvoir réglementaire aux provinces a entraîné des incohérences dans les services offerts aux personnes handicapées.

In addition, we are aware of a lack of federal funding for projects and innovations that address accessibility needs for the industry and their consumers. We recently made a recommendation to ensure full and adequate funding for the Transportation Development Centre.

It should be noted that the Canadian Transportation Agency prepared a report in 1992 entitled "The Road to Accessibility" that still makes sense in today's context. I would urge this committee to review the report's recommendations that apply to intercity bus service.

Finally, in this era of population migration, amalgamations and international pollution protocols, there is a strong, insistent voice from the community of persons with disabilities demanding that its rights to transportation services be respected.

If there is a movement to deregulate, make sure that the service standards and accountability mechanisms are in place to enable the customer with a disability to travel with dignity. If the bus industry says it needs help to maintain, improve and expand its services, regulators and government should listen and try to understand. If the disabled community wants to be a partner in promoting change and bringing about improvements, it should be enlisted to do so.

We all have an interest in making sure that there are viable transportation options within our society. Social and economic isolation should not be allowed to take root in 21st century Canada. With your report on the intercity bus industry, I am hopeful that the impetus for improvement, change and innovation will continue.

The Chairman: Mr. Little, would you say that bus service for those with disabilities has improved significantly in the last 10 years?

Mr. Little: I would not say it has improved significantly, and I put the emphasis on "significantly."

Certainly, the last 10 years have seen a slow expansion of accessibility to services, but not to the necessary extent in the existing fleet. You heard testimony this morning from Ontario Northland that 4 out of its 23 buses are deemed "accessible." That is the rolling stock itself.

When you look at how their services are provided, for example, for making reservations and just general customer service, it is difficult to measure.

Certainly in the last 10 years, the industry has taken on the responsibility of doing ongoing training. I would not say there has been significant progress, but it is moving in a positive direction.

The Chairman: What, in your opinion, are the major issues yet to be addressed?

Mr. Little: It probably breaks down into two main areas. One is customer service, where sensitivity to travellers with a disability is not necessarily present.

De plus, nous savons qu'il y a un manque de fonds fédéraux pour les projets et les mesures novatrices en matière d'accessibilité autant pour le secteur que pour les consommateurs. Nous avons récemment recommandé qu'on garantisse des fonds suffisants au Centre de développement des transports.

Notons que l'Office des transports du Canada a rendu public en 1992 un rapport intitulé *En route vers l'accessibilité* qui est tout aussi pertinent aujourd'hui. J'encourage fortement votre comité à examiner les recommandations contenues dans ce rapport portant sur le service interurbain par autocar.

Enfin, en cette ère de migration des populations, de fusions et de protocoles internationaux en matière de pollution, la collectivité des handicapés se fait de plus en plus insistante pour réclamer qu'on respecte ses droits à des services de transport.

Dans l'éventualité d'une déréglementation, on devra s'assurer que des normes de service et des mécanismes de reddition de comptes sont en place pour que les consommateurs handicapés puissent voyager dans la dignité. Si le secteur du transport par autocar affirme avoir besoin d'aide pour maintenir, améliorer et étendre ses services, les organismes de réglementation et le gouvernement devraient l'écouter et tenter de le comprendre. Si la collectivité des handicapés veut participer à la promotion du changement et à l'amélioration des services, on devrait la mettre à contribution.

Il est dans notre intérêt à tous de prévoir des options de transport rentables au sein de notre société. L'isolement économique et social ne devrait pas être permis dans le Canada du XXI^e siècle. J'espère que votre rapport sur le transport interurbain par autocar donnera l'élan qui mènera vers l'amélioration, le changement et l'innovation.

La présidente: Monsieur Little, diriez-vous que le service par autocar offert aux personnes handicapées s'est amélioré de manière significative ces 10 dernières années?

M. Little: Je ne dirais pas qu'il s'est amélioré de manière significative.

Il est certain que, depuis 10 ans, l'accessibilité s'est lentement améliorée, mais cela ne s'applique pas nécessairement au parc existant. Vous avez entendu ce matin les représentants de Ontario Northland qui vous ont dit que quatre autocars sur 23 sont jugés accessibles. Ça, c'est le matériel roulant.

En ce qui a trait aux services offerts, par exemple, les réservations ou le service à la clientèle en général, c'est difficile à évaluer.

Il est certain que depuis 10 ans, le secteur a assumé la responsabilité de la formation continue. Je ne dirais pas qu'il y a eu des progrès significatifs, mais le secteur se dirige sur la bonne voie.

La présidente: À votre avis, quels sont les principaux problèmes qui persistent?

M. Little: Ils relèvent essentiellement de deux catégories. Il y a d'abord les services à la clientèle, où on n'est pas toujours sensible aux besoins particuliers des voyageurs ayant une déficience.

Most people have a basic understanding of how to interact with an individual who has a mobility impairment, but are inconsistent in how they respond to a customer who is either deaf or hard of hearing or blind, simply because they may not have the tools with which to accommodate that person. That makes the job doubly difficult.

We need to focus on the area of service delivery and maintain a lot of pressure, because there is turnover, as there is in any other service-oriented industry, and it is difficult to make sure that everybody is up on the latest issues in dealing with disability.

The second one is the accessibility of the "hardware," if you will — the buses, the facilities and the terminal. As I said in my presentation, many of us have difficulty making sense of announcements in a bus terminal, let alone a person who is deaf or hard of hearing.

There are simple solutions to address that, but they have to be incorporated into the overall thinking of the company in relation to customer service. It is a continuum. You cannot just say, "We will put up a visual sign to repeat the verbal announcements." People have to know where to look for the sign. It is all interrelated.

The Chairman: Do you feel that people with disabilities in small communities or rural areas are well served?

Mr. Little: If the rural community or the smaller urban centre happens to be on a transit point between two major urban areas, chances are they will have some degree of service. As our friends from Ontario Northland pointed out, you will be able to get an accessible bus to roll by the local bus stop within 48 hours.

I realize that given the enormous road network out there and the fact that 50 per cent of Canadians still live in a rural or a semi-rural environment, every place cannot be serviced by this particular mode of transportation.

I would say that the bus companies are making an effort to reach areas where there are pockets of customers, but at some point, they have to decide whether this is economically viable for them.

I know that the service has been discontinued in some instances, or people now have to travel farther to access it. By and large, rural Canada is probably not as well served as it could be, given the issues in the industry.

The Chairman: Are the differences between the provincial bus regimes that have developed over the last decade detrimental to the travelling public?

Mr. Little: Speaking more from the disabled person's perspective, it does have a detrimental impact because if there is a lack of accommodation or a service breakdown, people often do not know where the accountability lies. They do not know if it is within the jurisdiction of the provincial regulator. They do not

La plupart des gens savent en gros comment interagir avec une personne dont la mobilité est restreinte, mais ne savent trop comment répondre à un client qui est sourd, malentendant ou aveugle, tout simplement parce qu'ils n'ont pas les outils nécessaires pour répondre à ces besoins. Leur tâche est donc doublement difficile.

Il faut mettre l'accent sur la prestation des services et maintenir la pression, car le roulement est grand, comme ailleurs dans l'industrie des services, et il est difficile de s'assurer que tous les employés sont à la fine pointe de l'information quant à la façon de traiter avec les personnes handicapées.

Deuxièmement, il y a la question de l'accessibilité physique, de l'accessibilité des autocars, des diverses installations et des gares. Comme je l'ai dit dans mon exposé, beaucoup d'entre nous comprennent mal les messages qui sont diffusés dans les gares d'autocar. Imaginez un peu ce que c'est pour une personne sourde ou malentendante.

Ce genre de problème est facile à régler, mais les solutions doivent être intégrées à la culture d'ensemble de l'entreprise en matière de service à la clientèle. Tout cela s'inscrit dans un continuum. Vous ne pouvez tout simplement écrire sur un panneau ce que disent les messages verbaux. Les gens doivent savoir où se trouvent ces panneaux. Toutes ces mesures sont interreliées.

La présidente: Les personnes handicapées des petites localités ou des régions rurales sont-elles bien desservies?

M. Little: Si la localité rurale ou la petite ville se trouve entre deux grands centres urbains, il est probable qu'on y offrira des services d'autocar. Comme l'ont indiqué nos amis d'Ontario Northland, vous pouvez faire venir un autocar accessible à votre arrêt local en 48 heures.

Je sais que notre réseau routier est énorme et que 50 p. 100 des Canadiens vivent encore dans un milieu rural ou semi-rural et qu'il est donc impossible que chaque localité soit desservie par ce mode de transport.

À mon avis, les autocaristes font un certain effort pour aller là où se trouvent des petits groupes de clients, mais il leur faut quand même déterminer si c'est rentable pour eux.

Je sais qu'à certains endroits, on a mis fin au service ou qu'on ne peut l'obtenir qu'en allant plus loin qu'auparavant. En général, le Canada rural n'est probablement pas aussi bien desservi qu'il pourrait l'être, étant donné les problèmes qui existent au sein de ce secteur.

La présidente: Y a-t-il des différences entre les différents systèmes provinciaux qui ont surgi au cours des 10 dernières années et qui nuisent au public voyageur?

M. Little: Ces différences sont nuisibles aux voyageurs handicapés, car si on ne leur offre pas les services auxquels ils ont droit, ils ne savent pas toujours à qui demander des comptes. Ils ignorent si l'entreprise en question relève de l'organisme provincial de réglementation. Ils ignorent s'ils devraient s'adresser

know if they should go to Transport Canada or to CTA or wherever. In the end, they can only rely on the code of practice, in which the bus industry itself has said, "We will follow these rules."

The provincial regulators really have an interest in safety. I understand that Quebec has perhaps the highest safety standards, given some serious accidents that they have experienced.

They have responded, and that poses some challenges to intercity buses that cross into Quebec from New Brunswick or Ontario or wherever.

I do not think that meeting a high standard of safety should have a detrimental impact on the operator. What is safe in the strictest jurisdiction should be safe in one that has less stringent requirements.

When confronted with inconsistencies, a person with a disability simply does not know what is required by the regulator versus what is self-imposed by the bus industry, and has no idea where to go to get satisfaction.

The Chairman: Should the van system that is used in Nova Scotia or P.E.I. be considered for people with disabilities?

Mr. Little: Vans have been used in the past to provide local transit services, and it was a satisfactory way of getting people within an urban environment from point A to point B. I am talking about cities such as Calgary or even Toronto.

I think it would be possible to use vans to provide service on a regional basis. Certainly the vans can be made accessible, and I am not talking just about the 8- or 10-seat passenger vans. In some instances, the 14- or 20-seat vehicles can be used. Those can all be modified to provide lift access for the mobility-impaired traveller.

Accommodation for the traveller who has a sensory impairment can be made in any size of vehicle. Customer service also applies to any size of vehicle.

We do not all expect to be carried from point A to point B in a large bus when the operator can provide a safe and reliable service with something smaller.

The Chairman: What role do you think the federal government should play in implementing some rules — I would not say "regulations" — to apply to various carriers?

Mr. Little: I think that is important. As I heard somebody from Coach Canada say this morning, the federal government has historically played a role in the bus industry to some degree. I think that it would be in order for them to make sure that overall service delivery to persons with disabilities meets a specific standard and that there are specific mechanisms in place to respond to inadequacies.

This is not to say that we should have the lowest common denominator, such as we have with the National Building Code. We should adopt the level at which the disabled community feels it should be set.

à Transports Canada, à l'OTC ou à quelqu'un d'autre. Au bout du compte, ils ne peuvent compter que sur le code de pratique que le secteur a accepté de suivre.

Les organismes de réglementation provinciaux s'intéressent beaucoup à la sécurité. Je crois savoir que c'est le Québec qui a les normes de sécurité les plus strictes en raison des graves accidents qui sont survenus.

Les autorités ont réagi et cela cause certaines difficultés pour les autocars interurbains qui passent par le Québec en venant du Nouveau-Brunswick, de l'Ontario ou d'ailleurs.

Je ne pense pas que l'exploitant devrait être pénalisé du fait qu'il respecte une norme de sécurité élevée. Ce qui est sécuritaire dans la province la plus exigeante devrait l'être là où les normes sont moins strictes.

La personne handicapée qui fait face à un manque d'uniformité ne peut pas savoir ce qui est exigé par l'organisme de réglementation et ce qui l'est par les associations d'autocars. Elle ne sait pas non plus à qui s'adresser.

La présidente: Devrait-on envisager pour les personnes handicapées le système de fourgonnettes utilisé en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard?

M. Little: On s'est déjà servi de fourgonnettes pour offrir un service de transport en commun local. C'est une façon acceptable de transporter les gens du point A au point B en milieu urbain. Je parle de villes comme Calgary ou même Toronto.

Je pense qu'on pourrait se servir de fourgonnettes pour offrir un service à l'échelle régionale. Il est certain que l'on peut adapter les fourgonnettes, pas seulement celles à 8 ou 10 places. Dans certains cas, on peut adapter des véhicules de 14 à 20 places. Ils peuvent tous être équipés d'une plate-forme élévatrice pour les personnes qui ont une mobilité réduite.

Dans le cas des déficiences sensorielles, on peut adapter les véhicules de toutes tailles. Le service à la clientèle s'applique également à toutes les tailles de véhicules.

Nous ne nous attendons pas à être transportés dans un gros autobus lorsque la compagnie peut offrir un service sûr et fiable dans un véhicule plus petit.

La présidente: Quel rôle selon vous le gouvernement fédéral devrait-il jouer dans l'application de certaines règles — j'évite le mot règlement — à certains transporteurs?

M. Little: Je pense que c'est important. Comme un représentant de Coach Canada l'a dit ce matin, le gouvernement fédéral a toujours joué un certain rôle dans le secteur des autobus. Il serait approprié je crois qu'il s'assure que le service en général offert aux personnes handicapées respecte une norme précise et qu'il y ait des mécanismes précis pour répondre aux insuffisances.

Cela ne signifie pas pour autant niveler par le bas comme on l'a fait dans le cas du Code national du bâtiment. Adoptons plutôt un niveau qui corresponde au vœu des voyageurs handicapés.

The industry itself negotiated the intercity bus code of practice with the disabled community and has said that it will live up to the expectations noted in it. It may be that the disabled community will say, "Gosh, it would really be nice to have 24 hours' notice on the availability of an accessible vehicle versus 48." A compromise may be reached at 36. Most people tend to make travel reservations a little in advance anyway. I think the federal government can play a role in establishing standards that apply no matter who the regulator is.

Senator Gustafson: I just have one question, Mr. Little, which goes right to the core of why we are here.

You say if there is movement to deregulate, we should make sure the service standards and accountability mechanisms are in place to enable the customer with a disability to travel with dignity.

I take from that that you are not really taking a position on whether to deregulate or not. The important thing is that service is provided and that it continues to improve. Am I right?

Mr. Little: That would be a correct interpretation, senator. Certainly in the case of the airlines, the marine service and rail, the responsibility to provide a service has been shifted from one sort of jurisdiction or agency to another, be it federal or local. What seem to have gotten lost in the issue of provincial downloading onto the municipalities are the standards relating to persons with disabilities.

Some municipalities or jurisdictions take up the challenge and respond to that issue, but many are slow to do so. In the meantime, the disabled community is left in a situation where they have to fight to keep what was gained. It is unfortunate.

Senator Gustafson: I am sure that you have outlined things that all Canadians would want to see in regard to transportation, although that is not to say that there are no difficulties in that.

Mr. Little: Yes. I made another point in the brief about the universal design standards. These are not barrier-free design standards, but they do make sure that features incorporated into whatever, be it a hotel or a transportation service, are to the advantage of the most people possible, rather than catering to sort of a strict demographic. This is more and more becoming the norm, to the point where I think even the City of Winnipeg and the airport have worked cooperatively to implement universal design standards.

Some will say it is more complicated in the bus industry. Others will say, "What is the big problem? You have terminals and you have buses. Make it happen." The fact is, they have to think about it. If they make it part of their management goals, I think that it can be accomplished.

Senator Adams: When we were in Calgary, we saw a new bus set up for wheelchairs. I think it cost about an extra \$30,000 to equip a bus to accommodate wheelchairs and install a bathroom facility. Should the Canadian government subsidize the industry to provide equipment of this sort on a bus?

Les autocaristes ont eux-mêmes négocié avec les personnes handicapées un code de pratique pour la mise en place de services accessibles qu'ils ont promis de respecter. Les personnes handicapées préféreraient peut-être avoir un service dans les 24 heures plutôt que 48 et on s'entendra peut-être sur 36. De toute façon, la plupart des gens font leurs réservations un peu à l'avance. Je pense que le gouvernement fédéral peut jouer un rôle dans l'établissement de normes qui s'appliquent sans égard à l'organisme de réglementation.

Le sénateur Gustafson: Je n'ai qu'une seule question, monsieur Little, qui va au coeur de notre présence ici.

Vous dites que si l'on entreprend une déréglementation, il faudra s'assurer que les normes de service et que les mécanismes de responsabilisation sont bien en place pour permettre au client handicapé de voyager dans la dignité.

J'en déduis que vous ne vous prononcez pas vraiment sur l'opportunité de déréglementer ou pas. Ce qui compte, c'est que le service soit offert et qu'il continue de s'améliorer. C'est bien cela?

M. Little: Oui. Dans le cas des compagnies aériennes, des liaisons maritimes et du transport ferroviaire, la responsabilité d'offrir le service est passée d'un gouvernement ou d'un organisme à un autre, que ce soit au niveau fédéral ou local. On semble nous avoir oubliés lorsque les provinces se sont délestées de leurs responsabilités sur les municipalités.

Il y a des municipalités ou des gouvernements qui relèvent le défi mais d'autres tardent à le faire. En attendant, les personnes handicapées doivent lutter pour conserver les acquis. C'est dommage.

Le sénateur Gustafson: Tous les Canadiens souscrivent sans doute à ce que vous avez demandé dans le secteur des transports, ce qui ne veut pas dire toutefois que cela ne présente pas de difficultés.

M. Little: Oui. Dans le mémoire, j'ai aussi parlé des normes d'aménagement universelles. Ce ne sont pas des normes d'aménagement pour accès facile, mais elles permettent de s'assurer que les caractéristiques d'un service, que ce soit l'hôtel ou un mode de transport, profitent au plus grand nombre possible plutôt qu'à un petit groupe. Cela devient de plus en plus la règle, au point où je crois que même la ville de Winnipeg et son aéroport ont collaboré pour mettre en oeuvre des normes d'aménagement universelles.

D'aucuns diront que c'est plus compliqué pour les autocars. D'autres vous répondront: Où est la difficulté? Il y a des gares routières et il y a des autocars. Occupez-vous en. Le fait est qu'il faut y réfléchir. Si les exploitants en font un objectif de gestion, cela peut être fait.

Le sénateur Adams: Quand nous sommes allés à Calgary, nous avons vu un nouvel autobus adapté pour recevoir des fauteuils roulants. Je pense qu'il en coûte 30 000 \$ de plus pour équiper un autobus d'une plate-forme et d'une toilette. Est-ce que c'est au gouvernement canadien de subventionner le secteur pour équiper les autobus de cette façon?

Mr. Little: When I raised this issue with my colleagues in the bus industry, they were very quick to point out that the only way that they can finance anything — anything is possible in relation to a vehicle — is out of the “fare box.” If they felt that there was enough demand to justify it being taken from the fare box, then it would be done fairly quickly as they replace or modify the rolling stock.

They also pointed out that unlike other modes of transportation, they did not receive subsidies to help make this happen and felt hard done by. To their credit, they have still taken up the challenge of making some accommodations in relation to access to and egress from the bus.

However, they are also pointing out that, realistically, if you want to accommodate an individual in a wheelchair on a 45- or 54-seat bus, in some cases you are talking about removing up to four seats from service. Those are four seats that might otherwise have been sold to fare-paying passengers.

One could argue that unlike airplanes, not all the buses are full all the time, and therefore it is a bit of a red herring to raise that issue. However, they look at the seat capacity on any given bus and say, “In order for us to make this a profitable route, we have to be able to sell X percentage of these seats, and if you take away four seats to accommodate one person, this is a factor that has to be taken into account.”

On the other hand, design innovations such as might come out of the Transportation Development Centre could minimize seat removal. Improving the technology to provide access to and from the bus could bring costs down and benefit everybody.

I hesitate to say that government should be paying directly for these types of things, because many of my friends in the disabled community will say that this is an obligation on the part of the service provider. We do not subsidize people to make their corner stores accessible. Why should we do so for the bus industry?

Others will argue that buses and corner stores are two different things and that there are innovative ways to provide support to the industry, be it through tax relief or whatever.

I think that there are a number of solutions that could be developed if you posed a specific question and solicited some responses from knowledgeable people.

Senator Adams: What about a blind person wanting to travel with a seeing-eye dog? Right now, there are no bus regulations. Something like that would mean that a blind person would not be able to bring the dog onto the bus.

Mr. Little: Guide dogs and service dogs are now being carried by the bus industry without charge. Depending on the level of knowledge of the particular bus driver or the person at the counter, they may say, “No problem. Go right ahead,” and know exactly what to do. Or there may be somebody who says, “Gosh. I do not know if we are allowed to bring an animal on board. We will have to put it in a cage and put it down below.” However, most people are fairly insistent and say, “No. The dog travels with me,” and 99 per cent of the time, it is not an issue at all.

M. Little: Quand j’ai soulevé la question auprès de mes collègues du secteur, ils n’ont pas manqué de me rappeler que leur seule source de fonds pour l’équipement des véhicules — tout est possible — c’est la boîte de péage. Si la demande le justifie, cela peut se faire relativement vite, au fur et à mesure que le matériel roulant est remplacé ou modifié.

Ils m’ont aussi rappelé que contrairement aux autres modes de transport, ils ne reçoivent pas de subvention d’aménagement et se sentent pénalisés. Malgré tout, et il faut leur en savoir gré, ils ont pris sur eux d’aménager l’entrée et la sortie du bus.

Ils ont aussi rappelé que, si l’on veut être réaliste, pour recevoir quelqu’un en fauteuil roulant dans un car de 45 ou de 54 places, il faut parfois retirer quatre places. Cela fait quatre passagers payants de moins.

Certes, contrairement aux avions, les autocars ne sont pas pleins tout le temps, si bien que c’est un peu un faux problème. N’empêche, ils prennent la capacité du véhicule et se disent que pour faire un bénéfice ils doivent vendre tant de places. S’il faut en enlever quatre pour accueillir un seul voyageur, il faut en tenir compte.

Par contre, des aménagements novateurs comme ceux proposés par le Centre de développement des transports pourraient réduire le nombre de places à supprimer. Améliorer la technologie d’accès, à l’entrée et à la sortie du car, pourrait réduire les coûts et profiter à tout le monde.

J’hésite à dire que le gouvernement devrait payer lui-même pour ce genre de choses parce que beaucoup de mes amis parmi les personnes handicapées diront qu’il s’agit d’une obligation pour le fournisseur du service. On ne subventionne pas les épiciers pour que leur commerce soit accessible. Pourquoi devrait-on le faire dans le cas des autocars?

D’autres diront que les cars et les épiceries sont deux choses différentes et qu’il y a des façons novatrices d’aider les autocaristes, au moyen d’allègements fiscaux ou autrement.

Je pense qu’il serait possible de trouver plusieurs solutions si vous posiez des questions précises à des spécialistes.

Le sénateur Adams: Qu’en est-il du cas d’un aveugle qui veut voyager avec un chien guide? Actuellement, il n’y a pas de règlement applicable aux autocars. Cela signifie qu’un aveugle ne pourra pas faire monter son chien à bord du car.

M. Little: Les chiens guide et les chiens d’assistance montent maintenant à bord des autocars sans frais. Selon le degré de connaissance du chauffeur ou du guichetier, la personne dira: Il n’y a aucun problème, allez-y et saura exactement ce qu’il faut faire. Ou la personne dira: Oh là là, je ne sais pas si on a le droit de faire monter un animal à bord. Il faudra le mettre dans une cage dans la soute à bagages. Mais la plupart des gens insistent et disent: Non, le chien voyage avec moi. Et 99 p. 100 du temps, ce n’est pas un problème.

Senator Adams: Yes. I am concerned about the same thing.

I live in the Arctic. In medical emergencies, patients will be flown out on a commercial airliner. If they are on a stretcher, they may take up five or six seats and the airline will charge for those seats.

Mr. Little: That is right.

Senator Adams: I do not know how that would work with respect to buses.

Red Arrow has a new bus equipped with blinds on the windows and a sign in Braille. It was interesting to see that. Are services for the disabled very costly?

Mr. Little: Many of the accommodations, particularly for sensory impairment, are really minimal. It is just a matter of being able to think it through and positioning things properly.

The greatest attention is paid to travellers with a mobility impairment, because they are usually individuals like myself, in a wheelchair. Methods of addressing their needs have improved steadily.

I remember taking a bus in Saskatchewan where I was physically lifted from the ground up to my seat. That is not a realistic option for many people because they may have to get off between Point A and Point B and the bus driver cannot do alone what two people did.

It has improved a lot over the years, although it has definitely been a challenge.

Senator Maheu: I thoroughly enjoyed your presentation, Mr. Little. It opened my eyes to a lot of things.

I have to say that as far as I am concerned, it took a couple of very serious accidents for the safety issue to be dealt with in a proper manner in Quebec.

Have you seen that type of improvement on safety issues in other provinces?

Mr. Little: I must admit not as dramatically as in Quebec. I do not follow the detailed operations of the bus industry as it relates safety, but my understanding is that the standard has been consistently improving.

My concern is, where does the traveller with a disability fit into these standards that are being implemented? Unfortunately, as I was saying before, there is some inequality or unevenness.

Senator Maheu: I can understand where you are coming from. In your consultations with the different groups across the country, is it their view that the availability of public or semi-public transport is adequate? I am not talking about adapted facilities now.

Mr. Little: As I mentioned in my presentation, one of the topics for our meeting next week in Ottawa is a review of a report on the application of the intercity bus code of practice. I am unable to circulate it in this particular forum because it has not been officially presented to the minister, but I can tell you, on the basis of one of the charts that I saw, that there is a fairly high level

Le sénateur Adams: Oui, c'est précisément ce qui m'inquiétait.

Je vis dans l'Arctique. En cas d'urgences médicales, les malades sont placés à bord d'un avion de ligne. S'il est sur une civière, il pourra occuper jusqu'à cinq ou six places et la compagnie va vous faire payer.

M. Little: C'est vrai.

Le sénateur Adams: Je ne sais pas ce que l'on fait dans le cas des autocars.

Red Arrow a un nouveau véhicule équipé de stores aux fenêtres et d'un panneau en braille. J'ai trouvé cela intéressant. Est-ce que les services pour les personnes handicapées coûtent très cher?

M. Little: Un grand nombre d'aménagements, surtout dans le cas des déficiences sensorielles, coûtent très peu. Il s'agit seulement de réfléchir un peu et de mettre les choses au bon endroit.

C'est aux voyageurs à mobilité réduite que l'on accorde le plus d'attention parce qu'ils sont le plus souvent, comme moi, en fauteuil roulant. On évalue de mieux en mieux leurs besoins.

Je me souviens d'avoir pris le car en Saskatchewan où on m'a littéralement soulevé de terre pour m'emmener jusqu'à mon fauteuil. Pour bien des gens, ce n'est pas une solution réaliste pour aller d'un endroit à l'autre parce que le chauffeur ne peut pas faire tout seul ce que deux personnes ont fait.

Les choses se sont beaucoup améliorées au fil des années, même si cela n'a pas été chose facile.

La sénatrice Maheu: J'ai beaucoup aimé votre exposé, monsieur Little. Vous m'avez ouvert les yeux sur bien des choses.

Je dois dire qu'il a fallu quelques accidents très graves pour que la sécurité soit prise au sérieux au Québec.

Les choses se sont-elles améliorées autant dans d'autres provinces?

M. Little: Pas autant qu'au Québec. Je ne suis pas le dossier de la sécurité attentivement dans le secteur du transport par autocar, mais je crois comprendre que la qualité s'améliore régulièrement.

Ce qui m'inquiète, c'est de savoir où se situe le voyageur handicapé par rapport à ces normes? Malheureusement, comme je le disais, la mise en oeuvre est inégale.

La sénatrice Maheu: Je vous comprends. Dans vos consultations avec les divers groupes du pays, avez-vous constaté qu'il y a suffisamment de transport public ou semi-public? Je ne parle pas ici d'installations aménagées.

M. Little: Comme je l'ai dit dans mon exposé, un des points à l'ordre du jour de notre rencontre de la semaine prochaine à Ottawa est l'examen d'un rapport sur l'application du code de pratique pour la mise en place de services accessibles. Je ne peux pas vous le remettre parce qu'il n'a pas encore été présenté officiellement au ministre, mais je peux vous dire, d'après les

of satisfaction. I believe 60 to 70 per cent of the people with disabilities who were interviewed expressed satisfaction with the service that they received.

The remainder did describe specific complaints, and a lot had to do with either the insensitivity of employees or the lack of accommodation of their particular disability. I am thinking particularly of those with sensory impairments, where announcements on the bus or in the terminal were only made verbally, without any recognition that some people have other communication requirements.

As soon as the report has gone to the minister, I think it would be important for this committee to at least look at it, because it will be revealing of how the disabled community that was surveyed views the intercity bus industry and its adherence to its own code.

Senator Maheu: Could you tell us a little about the Transportation Development Centre? What is its raison d'être, its function?

Mr. Little: It is based in Montreal, and as its name implies, was a creature of the Department of Transport. Its purpose was to develop some projects or prototypes that responded to the needs of the disabled traveller, although not exclusively.

If the industry expressed a particular need for something, they were able to persuade the Transportation Development Centre to research what would be involved and develop a prototype, be it an aircraft boarding chair or a bus loading system. They also conducted general surveys on needs and the current state of affairs. It was really a think tank/research group that tackled specific problems.

About 10 years ago, they undertook to respond to the need for portable hand controls to make rental cars safe. They enlisted the help of the Canadian Standards Association in developing a standard for portable hand controls that were used by car rental companies at airports that had an obligation to accommodate persons with disabilities.

There had been a complaint that some hand controls fell apart while the person was driving, and so they responded to that particular challenge. In the same way, they responded to the need for a device to facilitate the boarding of a small aircraft, a Dash-8 or something like that, and came up with a working model that proved to be effective. That is their relationship with the industry and with consumers.

The Chairman: We thank you very much, Mr. Little, for your presence here. If you have any documents or information with which you can supply us, we would be pleased to receive them.

Senators, our next witnesses are from the Ontario Motor Coach Association.

Mr. David Carroll, Director of Safety & Maintenance, Ontario Motor Coach Association: Honourable senators, we appreciate the opportunity to address the Standing Senate Committee on Transport and Communications. We cannot overstate the significance of the study that you have undertaken, as we feel

tableaux que j'ai vus, que la satisfaction est relativement élevée. Je pense qu'entre 60 et 70 p. 100 des personnes handicapées interviewées se sont dites satisfaites des services reçus.

Les autres avaient des reproches précis à faire, souvent concernant l'insensibilité des employés ou le fait qu'il n'y avait aucun aménagement pour leur déficience particulière. Je pense notamment aux déficiences sensorielles, lorsque les annonces dans l'autocar ou dans la gare routière ne sont faites que de vive voix, sans se soucier que certaines personnes ont des besoins particuliers en matière de communication.

Dès que le rapport aura été remis au ministre, je crois qu'il serait bon que le comité en prenne connaissance. Il montre bien la conception que les personnes handicapées qui ont répondu ont des autocaristes et la manière dont ces derniers répondent à leur propre code.

La sénatrice Maheu: Pourriez-vous me parler un peu du Centre de développement des transports? Quelle est sa raison d'être, sa fonction?

M. Little: Il est à Montréal et, comme son nom l'indique, il appartient au ministère des Transports. Sa mission est de développer des projets ou des prototypes qui répondent aux besoins du voyageur handicapé surtout, mais non exclusivement.

Quand le secteur éprouve un besoin particulier et arrive à convaincre le Centre, celui-ci peut effectuer des travaux et créer un prototype, que ce soit une plate-forme d'embarquement pour un avion ou une plate-forme élévatrice pour l'autocar. Il a aussi réalisé des enquêtes d'ordre général sur les besoins et fait le point de la situation. C'est un groupe de recherche et de réflexion qui se penche sur des problèmes particuliers.

Il y a une dizaine d'années, on avait besoin de commandes manuelles portables pour les voitures de location et il a décidé de s'en occuper. Il a obtenu l'aide de l'Association canadienne de normalisation et conçu une norme pour les commandes manuelles portables utilisées par les compagnies de location de voitures dans les aéroports qui étaient tenues de pouvoir prendre en charge les personnes handicapées.

Certains s'étaient plaints que les commandes manuelles se démontraient pendant que la personne conduisait et le Centre s'est attaqué à cette tâche. De la même façon, on avait besoin d'un appareil pour faciliter l'embarquement à bord d'un petit appareil, comme un Dash-8, et il a créé un modèle de travail qui s'est avéré efficace. Voilà comment il agit avec le secteur et les consommateurs.

La présidente: Monsieur Little, je vous remercie beaucoup d'être venu. Si vous avez des documents ou des renseignements à nous transmettre, nous serons heureux de les recevoir.

Nous entendrons maintenant la Ontario Motor Coach Association.

M. David Carroll, directeur de la sécurité et de l'entretien, Ontario Motor Coach Association: Mesdames et messieurs les sénateurs, nous sommes heureux de pouvoir prendre la parole devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications. On ne saurait surestimer l'importance de l'étude

the industry, the Canadian public and the environment will benefit from government measures to encourage increased intercity bus ridership.

Mr. Ray Burley, Chairman of the Board, Ontario Motor Coach Association, and Operator of Can-ar Coach Service: Senators, OMCA is the voice of private sector bus operators and coach tour companies in Ontario. OMCA has over 1,200 members and represents more than 80 bus operators, over 100 tour operators and some 800 affiliated sellers to the group tour industry, including attractions, destinations, hoteliers and retail outlets across North America.

Mr. Carroll: We estimate that there are about 1,300 motor coaches in the province of Ontario. Our industry serves 1,100 Ontario communities. Intercity bus services typically include scheduled line run, charter, tour, shuttle and contract operations. We provide essential public passenger transportation service without government subsidy.

Motor coach travel is proven to reduce road congestion, gridlock in major urban centres and pollution. Ontario's billion-dollar tourist industry depends on a strong, flexible and responsive intercity bus industry. In addition, intercity bus operators pay taxes, provide employment for thousands of Ontarians, and are a major contributor to Ontario's economic well-being.

Mr. Burley: Our industry is proud of its strengths that set it apart from other transportation modes and other types of motor vehicles. According to Transport Canada and the United States DOT, buses offer the safest form of passenger transportation.

Not only are we safe, the intercity bus is the fastest mode of short-haul travel and boasts the best environmental performance of any passenger transportation mode. Our industry is privately financed and operated. Unlike some other modes, taxpayers do not pay for our rolling stock, garages and terminals. Using state-of-the-art vehicles, we provide comfortable, reliable, affordable and fully accessible transportation for Ontarians and the hundreds of thousands of visitors to our province.

Mr. Carroll: The intercity bus industry in Ontario is generally in an unhealthy state. Our industry is capital intensive. With today's motor coaches costing in excess of half a million dollars before taxes, there is a low return on investment.

Government subsidies to our competition, such as VIA Rail and municipal transit, create an uneven playing field for bus operators. The Canada Transportation Act Review Panel, in its report tabled in Parliament in July 2001, noted that government documentation of VIA Rail funding decisions has not explicitly addressed the question of why intercity passenger rail competes with commercial alternatives such as air and bus. The panel also noted that the rail system cost per passenger-kilometre is more than four times the total social cost of intercity bus.

que vous avez entreprise et nous sommes convaincus que le secteur, la population canadienne et l'environnement profiteront des mesures que l'État prendra pour encourager la fréquentation des autocars.

M. Ray Burley, président du Conseil, Ontario Motor Coach Association et propriétaire de Can-ar Coach Service: Mesdames et messieurs, l'OMCA est le porte-parole des autocaristes ontariens. L'Association compte plus de 1 200 membres et représente 80 autocaristes, plus de 100 voyageurs et 800 vendeurs affiliés au secteur du tourisme de groupe, y compris des attractions, des destinations, des hôteliers et des postes de vente au détail partout en Amérique du Nord.

M. Carroll: Nous estimons qu'il y a environ 1 300 autocars en Ontario. Nous desservons 1 100 localités ontariennes. Les services interurbains comprennent normalement les services à horaire fixe, les cars nolisés, les circuits, les navettes et les services à contrat. Nous assurons un service de transport voyageur public essentiel sans subvention de l'État.

Il est établi que les déplacements en autocar réduisent la congestion routière, les embouteillages dans les grands centres urbains ainsi que la pollution. Le secteur du tourisme ontarien, d'une valeur d'un milliard de dollars, dépend d'un service d'autocars fort, souple et adaptable. De plus, les autocaristes paient des taxes et des impôts, procurent de l'emploi à des milliers d'Ontariens et contribuent pour beaucoup au bien-être économique de l'Ontario.

M. Burley: Notre secteur est fier de ses atouts, qui le distinguent des autres modes de transport et des autres genres de véhicules automobiles. D'après Transports Canada et le département des Transports des États-Unis, les autocars sont le mode de transport des voyageurs le plus sûr qui soit.

C'est non seulement sûr mais le transport interurbain par autocar est le mode de déplacement le plus rapide sur de courtes distances et il est le moins néfaste pour l'environnement de tous les modes de transport de voyageurs. Notre secteur est financé et exploité par des intérêts privés. Contrairement à d'autres modes, les contribuables ne financent pas notre matériel roulant, nos garages et nos gares. Nos véhicules sont à la pointe du progrès et nous offrons aux Ontariens et aux centaines de milliers de visiteurs dans notre province un service confortable, fiable, abordable et tout à fait accessible.

M. Carroll: Les transports interurbains par autocar en Ontario ont de façon générale des difficultés. C'est un secteur à forte concentration de capitaux. Les autocars modernes coûtant plus d'un demi-million de dollars avant taxes, le rendement du capital investi est assez faible.

Les subventions gouvernementales à nos concurrents comme VIA Rail et les transports municipaux, font que les exploitants d'autocars sont défavorisés. Le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, dans son rapport déposé au Parlement en juillet 2001, indiquait que la documentation du gouvernement concernant les décisions touchant le financement de VIA Rail n'expliquait pas de façon explicite pourquoi le transport ferroviaire interurbain de voyageurs faisait concurrence à des solutions commerciales comme le transport aérien et le transport

Our industry suffers from an image problem. Many people are not aware of our modern, state-of-the-art coaches and innovative services. Some people look at bus travel as the mode of last resort. One reason for this problem is that our industry has not done an adequate job of marketing and development. Mainly, it is because of government interference. In some cities, it is illegal for private bus companies to use the "bus only" lanes. Bylaw enforcement officers and the police target coach operators for parking violations when coaches are dropping off or picking up groups at hotels and attractions. Our industry faces direct competition from government-operated and taxpayer-subsidized entities. In addition, many cities and government-operated regional transit entities have been reluctant to partner with private sector bus companies. More details regarding this concern will follow later in our presentation.

Our industry has been negatively impacted by amendments to Ontario's Public Vehicles Act back in 1996. These amendments were intended to be only temporary measures to allow for a transition to a fully deregulated bus industry in Ontario. However, deregulation never occurred, yet the "transitional" provisions of the Public Vehicles Act and the Ontario Highway Transport Board Act still govern the economic regulation of the industry today.

A major concern of our industry is the uncertainty created by the Ontario government about the future of economic regulation.

Mr. Burley: Ontario's intercity bus industry stands to be severely impacted if the province proceeds with any plans to expand government-operated and subsidized regional transit bus service into centres presently served by non-subsidized, private carriers. Presently, viable, efficient, job-creating and taxpaying carriers are serving these centres with a total of 194 scheduled trips per day to and from Toronto.

par autocar. Le comité d'examen a également signalé que le coût du réseau ferroviaire par passager-kilomètre est plus de quatre fois supérieur au coût social total du transport interurbain par autocar.

Notre secteur souffre d'un problème d'image. Des tas de gens ne savent pas que nous offrons des autocars à la pointe du progrès et des services novateurs. Certains estiment que le transport par autocar est le dernier recours. C'est en partie parce que nous n'avons pas fait le nécessaire en matière de marketing et de développement. Mais c'est surtout du fait de l'ingérence gouvernementale. Dans certaines villes, il est illégal aux compagnies d'autocars privées d'utiliser les voies réservées aux autobus. Les responsables de l'application des règlements et la police ciblent les autocars pour les infractions de stationnement quand ceux-ci viennent déposer ou prendre des groupes devant les hôtels ou attractions touristiques. Nous faisons face à la concurrence directe d'entités gouvernementales subventionnées par les contribuables. En outre, beaucoup de villes et d'entreprises de transports régionaux gouvernementales semblent hésiter à créer des partenariats avec des entreprises privées de transport par autocar. Nous vous donnerons d'autres détails à ce sujet dans quelques minutes.

Notre secteur a d'autre part souffert des amendements apportés à la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario en 1996. Il ne devait s'agir que de mesures temporaires afin de faciliter une transition vers un secteur entièrement déréglementé en Ontario. Toutefois, on n'en est jamais venu à la déréglementation mais les dispositions transitoires de la Loi sur les véhicules de transport en commun et la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario continuent à régir la réglementation économique de ce secteur.

Un gros souci pour notre industrie est l'incertitude créée par le gouvernement ontarien quant à l'avenir de la réglementation économique.

M. Burley: Le transport interurbain par autocar de l'Ontario risque de sérieusement souffrir si la province poursuit ses projets de développement du service de transport par autocar régional subventionnés et gérés par le gouvernement dans des centres qui sont actuellement desservis par des transporteurs privés non subventionnés. À l'heure actuelle, des transporteurs viables, efficaces, qui créent de l'emploi et paient des impôts desservent

Expansion of government-operated bus service would threaten the future of these companies and result in increased cost to Ontario taxpayers. If the government proceeds with this expansion, it will amount to nationalizing the bus industry in this part of Ontario. This will impact other intercity services currently provided by the private sector, including scheduled, charter, tour and contract services. The issue of economic regulation/deregulation will become moot.

As we see it, government involvement in regional transit services should not be in the form of direct service delivery in competition with the private sector. Rather, it should be a coordinating and a planning role.

Another example of subsidized competition is the TTC's decision to start bus service between the TTC subway stations and Pearson Airport. A private carrier was providing high-quality, non-subsidized service on this route, but was forced to discontinue, unable to compete with the \$2.25 fare. We believe it is fundamentally wrong for a government-operated and heavily subsidized entity to compete directly with a non-subsidized, private carrier.

Mr. Carroll: Municipal transit entities benefit from the monopoly service provision in the Ontario Municipal Act that enables municipalities to establish bylaws to prohibit service competition. However, there is nothing to stop municipal transit entities from expanding their subsidized services beyond the municipal boundaries. Municipalities can take full advantage of their monopolistic position and subsidize operations to provide charter and shuttle services for conventions. It is no wonder that carriers are reluctant to invest up to \$100,000 for a licence, with no course of appeal if they are unsuccessful, when they are told to operate on back roads or face competition from government-operated entities.

Mr. Burley: You hear it time and time again, municipalities pressing the federal and provincial governments for more transit funding. Municipally operated transit systems are less efficient than contracted service delivery by private bus companies. Yet, despite proven service delivery improvements and cost savings, many cities are strongly opposed to competitive tendering. This should be kept in mind in the event the committee hears from the transit representatives. In the past, they have taken a position against deregulation and have asked for more money to fund their operations.

Private sector competitive contracting of transit services has been highly successful in 20 municipalities across Ontario, including 5 within the GTA. Chatham Transit has used a private contractor for over 46 years. Around the world,

ces centres en offrant un total de 194 voyages réguliers par jour à destination et en provenance de Toronto.

Le développement du service d'autocar géré par le gouvernement menacerait l'avenir de ces sociétés et représenterait un coût accru pour les contribuables ontariens. Si le gouvernement en vient là, cela reviendra à nationaliser le transport par autocar dans cette région de l'Ontario. Cela aura une incidence sur d'autres services interurbains actuellement offerts par le secteur privé, notamment les services réguliers, les services nolisés, les services touristiques et à contrat. Ce ne sera plus une question de réglementation/déréglementation économique.

D'après nous, la participation du gouvernement aux services de transport régionaux ne devrait pas être une prestation directe de service qui concurrence le secteur privé. Le gouvernement devrait se limiter à la coordination et à la planification.

Un autre exemple de concurrence subventionnée est la décision de la TTC d'offrir un service d'autobus entre les stations de métro TTC et l'aéroport Pearson. Un transporteur privé offrait un service de qualité non subventionné sur ce trajet mais a dû cesser son activité ne pouvant faire face à la concurrence que représente ce tarif de 2,25 \$. Nous pensons qu'il est tout à fait anormal qu'une entreprise fortement subventionnée et gérée par le gouvernement concurrence directement un transporteur privé non subventionné.

M. Carroll: Les entreprises de transport en commun urbain bénéficient de la disposition de la Loi sur les municipalités de l'Ontario concernant les services faisant l'objet d'un monopole qui permet aux municipalités d'adopter des règlements visant à interdire un service concurrent. Toutefois, rien n'empêche les entreprises municipales de transport d'élargir leurs services subventionnés au-delà des frontières de la municipalité. Les municipalités peuvent profiter pleinement de leur situation de monopole et de services subventionnés pour assurer les services de navette et services nolisés pour des congrès. Rien d'étonnant à ce que les transporteurs hésitent à investir jusqu'à 100 000 \$ pour obtenir un permis, sans aucun recours si on le leur refuse, quand on leur dit qu'ils ne peuvent desservir que les routes secondaires ou faire face à la concurrence d'entreprises gérées par le gouvernement.

M. Burley: On entend sans arrêt les municipalités demander aux gouvernements fédéral et provinciaux d'augmenter les budgets de transport urbain. Les réseaux de transport gérés par les municipalités sont moins efficaces que les services à contrat offerts par des entreprises privées. Toutefois, malgré l'amélioration dans la prestation des services et les économies évidentes, beaucoup de villes sont fermement opposées à la mise en concurrence. Ne l'oubliez pas si vous recevez les représentants des services de transport urbain. Autrefois, ils s'opposaient à la déréglementation et demandaient plus d'argent pour financer leurs activités.

Les appels d'offres pour les services de transport urbain fonctionnent très bien dans 20 municipalités de l'Ontario, dont cinq dans le Grand Toronto. Chatham Transit a recours à une entreprise privée depuis plus de 46 ans. Il y a des exemples dans le

experiences of competitive tendering of transit services have been positive and have shown savings of up to 51 per cent over direct municipal operation. Quebec is ahead of Ontario. A public-private partnership has been created there, with carriers contracted to provide regional transit services in the Montreal area.

Ontario's private bus companies have what it takes to move commuters and other travellers safely and efficiently. However, we require expanded business opportunities to remain viable and offer any intercity services.

Mr. Carroll: Economic regulatory controls have been in effect in Ontario since 1929, when the Public Vehicles Act was passed to regulate scheduled line run services. At that time, charters and tours were unheard of. In fact, the statute still only refers to scheduled line run services, while the charter activity is addressed in the regulations.

In August 1995, the newly elected Ontario government announced it would deregulate the intercity bus industry in Ontario. OMCA and its members were opposed. They asked to be given until January 1999 to prepare and adjust. The Ontario government said that 1999 was too late. Eventually, the industry and government reached a compromise date of January 1, 1998 for deregulation.

Former Ontario Minister of Transportation Al Palladini told the Ontario Legislature on April 4 1996 that:

The government is committed to eliminating barriers to economic growth and investment. Tackling regulatory burden is part of this effort.

He also said that:

The bus industry is the last Canadian transportation mode subject to entry controls.

He added that:

Government has no business telling bus companies how to run their operations, except in the area of safety.

Mr. Burley: Transitional amendments were made in 1996 to the OHTB Act and Public Vehicles Act to increase board powers and streamline its activities. While these amendments may have been appropriate for an industry in a regulatory transition, the act, and the powers of the board, are not appropriate for today's fully regulated industry. We are particularly concerned that carriers have no right of appeal and that every order and decision of the board is final and binding.

Mr. Carroll: Despite significant preparatory costs incurred by the industry and major transitional amendments to the act, the government reneged on its promise in the summer of 1998, a few months past the established date of deregulation. The government subsequently said it would deregulate when the federal government deregulates extra-provincial transportation.

monde entier qui montrent que l'on peut économiser jusqu'à 51 p. 100 par rapport à une exploitation municipale directe. Le Québec est en avance sur l'Ontario. Il s'agit d'un partenariat public-privé qui permet aux transporteurs à contrat d'offrir des services de transport régionaux dans la région de Montréal.

Les compagnies d'autocars privées ontariennes ont les moyens de transporter les banlieusards et autres voyageurs efficacement et en toute sécurité. Toutefois, il nous faut pouvoir développer nos opérations pour demeurer viables et offrir n'importe quel service interurbain.

M. Carroll: Les contrôles réglementaires économiques existent en Ontario depuis 1929 lorsque fut adoptée la Loi sur les véhicules de transport en commun pour réglementer les services réguliers. À l'époque, il n'était pas question de voyages nolisés ni d'excursions. En fait, la loi ne traite toujours que des services réguliers alors que les services nolisés sont abordés dans le Règlement.

En août 1995, le nouveau gouvernement ontarien a annoncé qu'il dérèglementerait le transport interurbain par autocar en Ontario. L'OMCA et ses membres s'y sont opposés. Ils ont demandé qu'on leur donne jusqu'à janvier 1999 pour se préparer et s'adapter. Le gouvernement ontarien a déclaré que 1999 serait trop tard. Finalement, le secteur privé et le gouvernement sont parvenus à un compromis et l'on décida que la dérèglementation interviendrait le 1^{er} janvier 1998.

L'ancien ministre ontarien des Transports Al Palladini a déclaré à l'Assemblée législative de l'Ontario le 4 avril 1996 que:

Le gouvernement s'engage à éliminer les obstacles à la croissance économique et à l'investissement. La question de la réglementation va être réglée.

Il a d'autre part dit:

Le transport par autocar est le dernier mode de transport canadien assujéti à des contrôles d'entrée sur le marché.

Il a ajouté que:

Il n'y a aucune raison que le gouvernement dise aux entreprises comment gérer leurs affaires, sauf en matière de sécurité.

M. Burley: Les amendements transitoires qui ont été apportés en 1996 à la Loi sur la Commission des transports routiers de l'Ontario et à la Loi sur les véhicules de transport en commun visaient à élargir les pouvoirs de la commission et rationaliser ses activités. Ces amendements étaient peut-être appropriés pour un secteur en transition, mais la loi et les pouvoirs de la commission ne sont plus appropriés dans le contexte actuel de réglementation. Nous sommes particulièrement inquiets que les transporteurs n'aient pas de droit d'appel et que tout ordre et décision de la commission soit final et exécutoire.

M. Carroll: Malgré les coûts préparatoires importants qu'a supportés le secteur et les amendements transitoires majeurs à la loi, le gouvernement est revenu sur sa promesse de l'été 1998 quelques mois après la date de dérèglementation annoncée. Il a ensuite dit qu'il dérèglementerait quand le gouvernement fédéral dérèglementerait les transports extraprovinciaux.

Meanwhile, bus companies, acting in good faith, prepared for deregulation. They purchased new coaches at \$550,000 apiece and entered into binding contracts with tour operators. Family businesses were bought and sold based on the value of operating licences. Ontario's bus industry has been confused and let down by the provincial government. Bus companies suffered losses due to investment commitments and contracts that could not legally be fulfilled. The resulting confusion and climate of uncertainty has hurt the industry and impeded investment and growth.

Mr. Burley: The Ministry of Transportation and the Ontario Provincial Police seldom enforce the economic regulatory sections of the Public Vehicles Act. Instead, the industry is responsible for filing complaints about unlicensed activity to the OHTB, which may assign an investigator. In other words, enforcement is complaint-driven, under a user-pay system. Thus, only those who can afford to, lodge complaints about unlicensed carriers. The board will assess costs against illegal operators at its discretion.

This system leaves much to be desired, since the actual effect of economic regulation is directly proportional to the extent to which the rules are enforced.

Mr. Carroll: For the past seven years, indecisiveness and mixed messages from the provincial and federal governments have harmed our industry. Governments surely cannot be proud of the current state of economic regulatory controls of the bus industry across Canada.

Mr. Burley: In 1995, over 90 per cent of our members were opposed to economic deregulation. However, our members had to accept the government's decision to deregulate and prepared accordingly. Today, our membership is split on the issue. Roughly half would like to see deregulation and about half would like economic regulation to remain.

OMCA supports the "Position of the Four Associations" presented to the Senate standing committee at the Vancouver hearings this past Monday. Our position is that the federal government, having regard to all the factors and issues at stake, must ultimately decide whether economic regulatory controls are in the best interest of the public.

If the government decides to keep economic regulation, then changes should be made to the regulatory system to ensure that it is effective in achieving its objectives. If the government decides to deregulate the industry, then it should be phased in over a period of time necessary to implement required safety provisions. Details of the two options are contained in the "Position of the Four Associations" document, which is attached to our submission.

En attendant, les transporteurs par autocar, faisant preuve de bonne foi, se préparaient à la déréglementation. Ils ont acheté des nouveaux autocars à 550 000 \$ pièce et ont conclu des contrats obligatoires avec des organisateurs de voyages. Des entreprises familiales ont été achetées et vendues en fonction de la valeur des permis d'exploitation. Le secteur des autocars de l'Ontario a été trompé par le gouvernement provincial. Les entreprises de transport par autocar ont subi des pertes s'étant engagées à faire certains investissements et ayant signé des contrats qu'elles n'ont pu légalement honorer. La confusion et le climat d'incertitude qui en est résulté ont entravé ce secteur dont les possibilités d'investissement et de croissance se sont trouvées limitées.

M. Burley: Le ministère des Transports et la Police provinciale de l'Ontario font rarement appliquer les articles de la Loi sur les véhicules de transport en commun concernant la réglementation économique. C'est en fait le secteur privé qui doit porter plainte contre les activités menées sans permis auprès de la Commission des transports routiers de l'Ontario qui peut alors charger un enquêteur de l'affaire. Autrement dit, l'application de la loi dépend des plaintes qui sont portées et c'est celui qui porte plainte qui doit payer. Ainsi, seuls ceux qui peuvent se le permettre portent plainte contre des transporteurs travaillant sans permis. C'est la commission qui décide des coûts à faire supporter par ces compagnies opérant illégalement.

Ce système laisse beaucoup à désirer étant donné que l'effet de la réglementation économique est directement proportionnel à la mesure dans laquelle sont appliquées les règles.

M. Carroll: Voilà sept ans que les gouvernements provincial et fédéral nous laissent dans l'incertitude et ceci a eu des effets très néfastes sur notre secteur. Les gouvernements ne peuvent certainement pas se féliciter de la situation actuelle des contrôles de réglementation économique dans le secteur du transport par autocar au Canada.

M. Burley: En 1995, plus de 90 p. 100 de nos membres s'opposaient à la déréglementation économique. Toutefois, ils ont dû accepter la décision du gouvernement et se sont préparés en conséquence. Aujourd'hui, nous sommes divisés sur la question. Environ la moitié aimerait que le secteur soit déréglementé et la moitié préférerait que l'on maintienne la réglementation économique.

L'OMCA appuie la Position des quatre associations présentée au Comité permanent du Sénat lors de ses audiences à Vancouver lundi dernier. Nous estimons que le gouvernement fédéral, pour tous les facteurs et enjeux en cause, devra finalement décider si les contrôles de réglementation économique servent au mieux l'intérêt public.

S'il décide de maintenir la réglementation économique, des changements devraient être apportés à la réglementation afin qu'elle permette d'atteindre les objectifs poursuivis. Si le gouvernement décide de déréglementer ce secteur, cela devrait se faire progressivement afin que l'on puisse mettre en application les dispositions nécessaires en matière de sécurité. Des détails sur ces deux options sont donnés dans la Position des quatre associations qui est annexée à notre mémoire.

Mr. Carroll: We do not believe that economic regulation and safety are intrinsically linked. Economic regulation is not a safety panacea. Provincial governments have established rigorous carrier safety regimes that have improved the overall safety performance of the commercial vehicle industry — for example, commercial vehicle operator registration, carrier safety rating, facility audits and other standards set out in the National Safety Code.

In Ontario, the economic regulatory control system does not even ensure that safety is considered in determining public necessity and convenience.

Mr. Burley: While charter carriers always have and will continue to serve rural Ontario, concern has been expressed that some carriers will discontinue some rural scheduled services if the industry is deregulated. On the other hand, some carriers say they will add new rural scheduled services if the industry is deregulated.

It is unknown how many routes are currently being operated by virtue of cross-subsidization economics. While there is a strict approach to market entry, there is no effective regulatory approach to market exit. The carrier can simply terminate the service with notice.

Rural service levels are more a matter of whether the population of rural Ontario grows or declines. No doubt there will be some rural service lost in deregulation.

Mr. Carroll: In 1998, Professors Andrew Stark and Michael Krashinsky conducted a study on bus economic deregulation for the Ontario government. Their report noted that:

In Ontario, the current economic regulatory regime is largely ineffective in protecting service to small towns. If a carrier simply no longer wants to operate a particular route, nothing can stop it from abandoning that route even now; and many will lose service anyway under continued regulation.

Mr. Burley: Their report mentioned that service loss caused or accelerated by deregulation could be mitigated, even outweighed, by other kinds of service provision. They also noted that deregulation will not create a monopoly market. In fact, it would help to mitigate single-carrier dominance by making markets competitive. Competition, after all, is the great equalizer and the fundamental principle upon which free economies are based.

We are confident the committee will be objective and will consider the fundamental merits of a fair marketplace, the health and financial viability of our industry, and how the public at large can best be served. Our industry, our passengers and the public deserve to know what the federal government expects of an intercity passenger system, both in the short and the long term.

M. Carroll: Nous ne croyons pas que la réglementation économique et la sécurité soient intrinsèquement liées. La réglementation économique n'est pas une panacée pour la sécurité. Les gouvernements provinciaux ont établi des régimes rigoureux de sécurité pour les transporteurs qui ont amélioré en général la sécurité des véhicules commerciaux — notamment le certificat d'enregistrement du conducteur du véhicule utilitaire, l'évaluation du transporteur en matière de sécurité, les vérifications des installations et autres normes énoncées dans le Code national de sécurité.

En Ontario, le régime de réglementation économique ne garantit même pas que la sécurité soit prise en compte dans la détermination de l'utilité et de l'intérêt publics.

M. Burley: Même si les transporteurs nolisés ont toujours desservi et continueront de desservir l'Ontario rural, on craint que certains interrompent quelques services ruraux réguliers si le secteur est déréglementé. Par contre, certains déclarent qu'ils augmenteront au contraire leurs services.

On ne sait pas combien de trajets sont actuellement exploités du fait de l'interfinancement. Même si l'entrée sur le marché est strictement contrôlée, il n'y a pas de réglementation efficace en ce qui concerne la sortie du marché. Le transporteur peut tout simplement aviser qu'il met fin au service.

Le niveau de service rural dépend surtout de la croissance ou du déclin démographique dans l'Ontario rural. Il est certain que certains services ruraux disparaîtront du fait de la déréglementation.

M. Carroll: En 1998, les professeurs Andrew Stark et Michael Krashinsky ont mené une étude sur la déréglementation économique du transport par autocar pour le compte du gouvernement ontarien. Ils notaient dans leur rapport que:

En Ontario, le régime de réglementation économique actuel est essentiellement inefficace pour protéger les services dans les petites villes. Si un transporteur ne veut plus exploiter un trajet particulier, rien ne peut l'empêcher d'abandonner ce trajet même aujourd'hui; et beaucoup perdront de toute façon le service au fur et à mesure de la déréglementation.

M. Burley: Ce rapport mentionnait que la perte de service provoquée ou accélérée par la déréglementation pourrait être mitigée, même renversée, par d'autres types de services. Il notait en outre que la déréglementation ne ferait pas un marché de monopole. En fait, cela permettrait de diminuer la domination d'un transporteur unique en permettant une concurrence sur les marchés. La concurrence est après tout un excellent facteur d'égalité et le principe fondamental sur lequel reposent les économies libres.

Nous sommes certains que le comité se montrera objectif et examinera les mérites fondamentaux qu'offre un marché équitable, la survie et la viabilité financière de notre secteur et la façon dont le grand public peut être le mieux servi. Notre secteur, nos passagers et le public en général devraient savoir ce que le gouvernement fédéral attend d'un réseau de transport

We urge the Senate committee to expedite its study so that a decision can be made soon about economic regulation. Without a national passenger strategy, without clarity as to the role of our industry, and without some certainty about the rules that we must operate under, there is a risk that our industry will flounder, lack vision, and not grow in step with the future needs of Canadians.

The Chairman: I thank you for the information you have given us, especially about Ontario's situation.

On page 3 of the "Position of the Four Associations," you allow for provinces with no economic regulatory requirements to opt out of the section on economic regulation. That would allow for a patchwork of regulations among provinces. Yet on page 4, you call for a "uniform approach" to economic regulation. How can these two points of view be reconciled?

Mr. Brian Crow, President, Ontario Motor Coach Association: Madam Chair, the position of a province being able to opt out only applies to the economic regulation component. It does not apply to the safety component that we talk about in the first section. We are saying that there must be a common approach to our being able to obtain a licence across Canada with respect to part A, which is safety. With respect to Part B, economic regulation, we are saying that a province can opt out of that.

That is as much a recognition that some provinces have already opted out of regulation. It might be hard for them to come back into it. We are hoping that they would support this position of the industry so that we can get the first part, safety, in place. Then they could be allowed to opt out on the economic regulation component.

The Chairman: You also say that it is for governments to decide on economic regulation. Yet, you propose for a regulatory regime to serve public need and necessity. This is of course a public-interest test for entry into an economically regulated regime. This seems to indicate that one of your principles for a healthy bus transportation system is economic regulation. Is that the case?

Mr. Crow: We are saying that the health of the industry is dependent on knowing what the rules are, knowing what a national policy is, knowing under which rules we have to work. That is what is important. We want to grow our business. We want to move every Canadian everywhere they want to go. As has been explained before, we need a policy. We need to know what our role is in a national transportation policy.

If the government decides that economic regulation is in the public interest, then by all means we will accept that, live with it and adapt to it. We have given you recommendations on how that might be implemented. If the government decides it is in the public interest to deregulate, then we have the recommendations there.

interurbain, tant à court qu'à long terme. Nous invitons instamment le Comité sénatorial à accélérer son étude pour qu'une décision puisse être prise rapidement au sujet de la réglementation économique. Sans stratégie nationale de transport, sans savoir exactement quel est le rôle de notre secteur, et sans un certain degré de certitude quant à la réglementation que nous devons suivre, notre secteur risque de se détériorer, de ne pas avoir la vision voulue et de ne pas se développer en fonction des besoins futurs des Canadiens.

La présidente: Merci de tous ces renseignements que vous nous avez donnés, en particulier à propos de la situation en Ontario.

À la page 3 de la Position des quatre associations, vous acceptez que les provinces qui ne sont pas assujetties à une réglementation économique restent dans cette situation. Cela mènerait à un régime de réglementation inégal entre les provinces. Toutefois, à la page 4, vous parlez d'une solution uniforme à la réglementation économique. Comment conciliez-vous ces deux points de vue?

M. Brian Crow, président, Ontario Motor Coach Association: Madame la présidente, la possibilité pour une province de ne pas adopter la réglementation ne s'applique qu'à l'aspect économique. Cela ne s'applique pas à la composante sécurité dont nous parlons au premier chapitre. Nous disons que l'on devrait avoir un système commun pour obtenir un permis d'exploitation partout au Canada, en ce qui concerne la partie A, à savoir la sécurité. Pour ce qui est de la partie B, réglementation économique, nous disons qu'une province n'est pas forcée de l'adopter.

C'est simplement reconnaître que certaines provinces ont déjà opté pour la déréglementation. Il pourrait être difficile pour elles d'y revenir. Nous espérons qu'elles seraient favorables à cette position afin que nous puissions obtenir le premier élément, qui est la sécurité. Elles ne seraient pas forcées pour autant d'adopter l'élément réglementation économique.

La présidente: Vous dites aussi qu'il appartient au gouvernement de décider en matière de réglementation économique. Toutefois, vous proposez qu'un régime de réglementation serve l'utilité et l'intérêt publics. C'est de toute évidence une question d'intérêt public face à un régime de réglementation économique. Cela semble indiquer qu'à votre avis un des principes sur lesquels repose un bon système de transport par autocar est la réglementation économique. Est-ce bien cela?

M. Crow: Nous disons que pour que le secteur puisse bien se porter, il faut qu'il sache quelles sont les règles du jeu, quelle est la politique nationale, à quelle réglementation il est assujéti. C'est cela qui est important. Nous voulons nous développer. Nous voulons transporter tous les Canadiens où qu'ils veuillent. Comme on l'a déjà expliqué, il faut une politique. Il nous faut savoir quel est notre rôle dans le contexte d'une politique nationale des transports.

Si le gouvernement décide que la réglementation économique sert l'intérêt public, nous sommes prêts à l'accepter et à nous y adapter. Nous avons fait certaines recommandations sur la façon dont cela pourrait être appliqué. Si le gouvernement décide que l'intérêt public est de déréglementer, nous avons aussi des recommandations à ce sujet.

From a material perspective, we did provide an opinion to the government on what we wanted done on deregulation. They did not listen to us. As we have explained, when we then adapted and tried to live with what the government decided, we were very disadvantaged. It is difficult to get carriers, as well as associations, to come forward with a position on regulation when some think it really does not matter what our opinion is — at least based on past experience in Ontario — and that our industry is split about it. That is why our position is such that it is.

The Chairman: I was surprised that the report from the two professors, dated 1998, has not been acted upon by the provincial Department of Transport.

Mr. Crow: You would have to ask them why they have not acted upon it. We obtained a copy of the report through Freedom of Information. We submitted our application for the information, and then a week later it was released to the public. The Department of Transport released it, but you will have to ask them why they did not act on it.

The Chairman: If governments were to opt for economic deregulation, you indicate in at least three places in your position paper that there is a need to move slowly, or over at least three years. Does that not seem long? The concern is that 10 years have already passed since the Royal Commission recommended economic deregulation.

Mr. Crow: It has already been four or five years since the province announced it was going to deregulate us. That has not happened. Yes, three years is a long time.

One of the components we suggest, Madam Chair, is that when a company or carrier wants to get in the bus business they should have to obtain authority of some sort — especially for the safety component. As set out in our presentation, a carrier must have an inspection or an audit done even before he gets into business. What are the rules? What is drug testing? What are the safety requirements to establish the knowledge about how to operate?

We believe that it will take three years for government to develop and implement our recommendations in those areas. That time frame was based on our perhaps optimistic, perhaps pessimistic, view that it would take three years to implement the changes that we are suggesting.

The Chairman: Would you consider a national standard proposed by, let us say, federal government to the provinces and discussed with the provinces?

Mr. Crow: Do you mean a national standard with respect to safety?

The Chairman: Yes.

Nous avons donné au gouvernement un avis sur ce que nous souhaitions en matière de déréglementation. Il ne nous a pas écoutés. Comme nous l'avons expliqué, nous nous sommes alors adaptés et nous avons essayé de supporter ce qu'avait décidé le gouvernement, ce qui nous désavantageait beaucoup. Il est difficile d'obtenir que les transporteurs, et les associations, présentent une position en matière de réglementation quand certains pensent que notre avis n'intéresse personne, du moins d'après l'expérience que nous avons eue en Ontario, et quand notre secteur est de toute façon divisé à ce sujet. C'est la raison pour laquelle notre position est ce qu'elle est.

La présidente: J'ai été surprise que le rapport des deux professeurs daté de 1998 n'ait pas reçu de suite du ministère provincial des Transports.

M. Crow: Vous devriez poser la question au ministère. Nous avons obtenu ce rapport par le Bureau de l'accès à l'information. Nous avons présenté notre demande et, une semaine plus tard, il était rendu public. Il a été rendu public par le ministère des Transports, mais je vous invite à lui demander pourquoi il n'a rien fait à ce sujet.

La présidente: Si les gouvernements optaient pour la déréglementation économique, vous dites à trois reprises au moins dans votre document qu'il faudrait le faire progressivement, sur une période d'au moins trois ans. Est-ce que ça ne vous semble pas un peu long? En effet, il y a déjà 10 ans que la Commission royale a recommandé la déréglementation économique.

M. Crow: Il y a quatre ou cinq ans déjà que la province a annoncé qu'elle allait déréglementer notre secteur. Cela ne s'est pas fait. En effet, trois ans, c'est long.

Un des éléments que nous suggérons, madame la présidente, c'est que lorsqu'une entreprise ou un transporteur veut se lancer dans le transport par autocar, il soit tenu d'obtenir une autorisation quelconque — en particulier en ce qui concerne la sécurité. Comme nous l'indiquons dans notre mémoire, un transporteur doit faire faire une inspection ou une vérification avant de commencer à exploiter son entreprise. Quelles sont les règles? Quel est le test requis en matière de toxicomanie? Quelles sont les conditions de sécurité à imposer quant à la façon d'opérer?

Nous estimons qu'il faudra trois ans pour que le gouvernement élabore et mette en oeuvre nos recommandations dans ces secteurs. C'est parce que nous croyons, avec optimisme ou pessimisme, qu'il faudra trois ans pour mettre en oeuvre les changements que nous suggérons.

La présidente: Seriez-vous favorable à une norme nationale proposée, par exemple, par le gouvernement fédéral aux provinces après consultation avec celles-ci?

M. Crow: Une norme nationale en matière de sécurité?

La présidente: Oui.

Mr. Crow: Yes. Dave Carroll could probably answer that better, if you could provide some details. There is a National Safety Code now that we follow. Mr. Carroll could explain more to you. However, one difficulty with that is that it is left up to the provinces to enforce. There are differences among the provinces. Discussions are ongoing to update that. Mr. Carroll sits on those committees. We believe strongly in a National Safety Code and that it should be implemented equally across the country.

Does that answer your question? If you require more detail, Mr. Carroll could help you.

The Chairman: I want your thoughts on the National Safety Code.

Mr. Carroll: The National Safety Code consists of 13 standards that cover things such as driver licensing, pre-trip inspection, and hours of work. It is a comprehensive standard. The provinces generally appear to agree with the standards. For the most part, the system is fairly consistent across the country. There are some minor changes in each province. For the most part, however, they agree to those standards.

The Canadian Council of Motor Transport Administrators and Transport Canada work on these standards. Those bodies have regular meetings. There are several working groups. There is, hence, very good collaboration among the provinces to try and arrive at a consistent set of rules. We do not have the problem that Ontario Northland described to you this morning: Where does one find out what the rules are? I think they are making good progress on that front.

Mr. Crow: Madam Chair, may I comment regarding a national policy that we agree on. My comments refer back to a couple of other points we made.

There is a national standard, but not everybody has to follow it. Municipal transit operators do not have to follow hours of work. We are restricted in how many hours a driver can drive or be on duty. They are not. However, we have to compete against them.

That brings me back to the point of fairness and equality. We pay GST. We charge GST. We do not get subsidies. We have to comply with safety standards that our competitors do not have to meet. People wonder why we are not growing our business.

Senator Gustafson: You have made it clear that government interaction is your greatest fear. It is not the fear of deregulation or regulation, but knowing what the rules are. Is that right?

Mr. Crow: That is absolutely correct. The fear of government interaction is one component. Our other fear is government interference, in the context of the municipalities. We have tried to build a new intermodal bus terminal in Toronto. Greyhound Coach Canada, ONTC and OMCA have spent thousands of dollars and hours because the government-owned bus terminal in

M. Crow: Absolument. Dave Carroll serait probablement mieux placé pour répondre et vous donner des détails. Nous suivons actuellement un Code national de sécurité. M. Carroll pourrait vous donner des explications. Toutefois, une des difficultés est que l'application est laissée aux provinces. Ce n'est donc pas homogène d'une province à l'autre. Des pourparlers sont en cours à ce sujet. M. Carroll siège à ces comités. Nous croyons fermement à un Code national de sécurité qui serait appliqué uniformément dans tout le pays.

Cela répond-il à votre question? Si vous souhaitez d'autres détails, M. Carroll pourrait vous en donner.

La présidente: Je voulais simplement savoir ce que vous pensiez d'un Code national de sécurité.

M. Carroll: Le Code national de sécurité comprend 13 normes qui couvrent des choses comme les permis de conduire, les inspections préalables aux voyages et les heures de travail. C'est une norme globale. Les provinces semblent en général d'accord. Dans l'ensemble, le système est assez uniforme d'un bout à l'autre du pays. Il y a des différences mineures. Toutefois, les provinces s'entendent en général sur ces normes.

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé et Transports Canada y travaillent. Ils se réunissent régulièrement. Il y a plusieurs groupes de travail. Il y a donc une très bonne collaboration entre les provinces afin d'essayer de parvenir à une série de règles uniformes. Nous n'avons pas le problème que vous a décrit Ontario Northland ce matin: où trouver quelles règles s'appliquent? Je crois que les choses se passent bien sur ce front.

M. Crow: Madame la présidente, j'aimerais dire un mot à propos d'une politique nationale sur laquelle nous sommes d'accord. Je reviendrai sur un ou deux points abordés tout à l'heure.

Il existe une norme nationale mais tout le monde n'est pas tenu de la suivre. Les transporteurs municipaux n'ont pas à respecter les heures de travail. Nous sommes limités dans le nombre d'heures qu'un conducteur peut faire. Les transporteurs municipaux ne sont pas limités. Toutefois, ce sont nos concurrents.

Cela m'amène à la question de justice et d'égalité. Nous payons la TPS. Nous faisons payer la TPS. Nous ne sommes pas subventionnés. Nous devons nous conformer à des normes de sécurité qui ne touchent pas nos concurrents. On se demande pourquoi nous ne nous développons pas.

Le sénateur Gustafson: Vous avez indiqué clairement que l'interaction gouvernementale est votre plus grande crainte. Ce n'est pas la crainte de la déréglementation ou de la réglementation mais le fait que l'on ne sait jamais à quoi s'en tenir. Est-ce bien cela?

M. Crow: Tout à fait. La crainte de l'interaction gouvernementale est un élément. Notre autre crainte est l'ingérence gouvernementale, dans le contexte des municipalités. Nous avons essayé de construire à Toronto une nouvelle gare routière intermodale. Greyhound Coach Canada, l'ONTC et l'OMCA ont consacré des milliers de dollars et d'heures à cela

Toronto told us to get out. We spent much money and time, found a new location, found a developer, and bought land. Then the City of Toronto told us we could not move, that we had to stay in the existing terminal. So there is government interference.

Regarding transit, we have a request for the Chief of Police in Toronto to answer us and he will not answer us. Police officers have said that transit makes them go out and ticket our coaches. You are at a good hotel here. At another hotel in town, the Sheraton Centre, we could not stop to pick up passengers because there is no stopping and no parking. The City of Toronto finally gave us two parking spots — not for parking, but for passenger pickup. We thought we had won that battle. Now we are ticketed not for stopping to pick up passengers, but for trying to load their bags, because bags are freight. So we can stop to load passengers but not their bags. I can tell you most of the passengers we load at Sheraton Centre are inbound Asian tourists who probably spend \$10,000 to \$20,000 a day in this city. We have to explain to them why we get tickets for picking up their bags.

Too much government interaction or interference is even a broader fear, sir.

Mr. Burley: I would like to offer a comment on that point, which has caused a lot of confusion within this whole situation of regulation/deregulation. We are partially regulated and deregulated at the same time in the Province of Ontario.

This was brought to light very quickly for many people when the casinos opened up. Casinos in the very early days became a lucrative form of business for operators, including OMCA, to run back and forth and take passengers up there. We have lost about six employees who have gone independent. They have easily been able to lease a coach. Obtaining a licence is also easy, in the sense that there are few restrictions from other operators challenging and saying they were going to be deregulated.

That is where the situation was going. These people jumped off the mark. It was a timing issue. The casinos came on board. There was an opportunity for a number of operators to get into business and be licensed. For example, if Mr. Crow decided he wanted to become a licensed operator, he would go to the board and apply. If none of us challenged, it would appear to make sense to grant him a licence if he can finance his buses and obtain them, which he would do.

However, the safety issue then arises. Where do these people go to get the buses serviced and looked after? What is the care of the passengers within that? We have not seen it.

parce que la gare routière appartenant au gouvernement à Toronto nous a demandé d'évacuer. Nous avons donc consacré tout ce temps et cet argent, trouvé un autre endroit, un entrepreneur et acheté le terrain. La ville de Toronto nous a alors dit que nous ne pouvions pas déménager, que nous devions rester à la gare existante. L'ingérence gouvernementale est donc une réalité.

À propos du transport urbain, nous avons demandé au chef de police de Toronto de nous répondre, ce qu'il n'a pas fait. Les agents de police nous ont déclaré que les autorités du transport urbain les obligent à aller donner des contraventions à nos autocars. Vous êtes ici dans un bon hôtel. À un autre hôtel en ville, au Centre Sheraton, nous ne pouvons pas nous arrêter pour prendre des passagers parce que l'arrêt et le stationnement sont interdits. La ville de Toronto nous a finalement accordé deux emplacements de stationnement — pas pour stationner mais pour prendre des passagers. Nous pensions avoir gagné la bataille. Maintenant on nous met des contraventions non pas parce que nous arrêtons pour ramasser des passagers mais parce que nous essayons de charger leurs bagages, parce que leurs bagages c'est de la marchandise. Nous pouvons donc nous arrêter pour prendre des passagers mais pas leurs bagages. Je peux vous dire que la majorité des passagers que nous prenons au Centre Sheraton sont des touristes asiatiques qui dépensent probablement de 10 000 \$ à 20 000 \$ par jour dans cette ville. Nous devons leur expliquer pourquoi nous attrapons des contraventions quand nous prenons leurs bagages.

Ce qui nous inquiète beaucoup, c'est une trop grande interaction ou ingérence de la part du gouvernement.

M. Burley: Je ferais un commentaire à cet égard parce que cela a semé la confusion dans toute cette question de réglementation et déréglementation. En Ontario, nous sommes à moitié réglementés et déréglementés.

On s'en est aperçu très rapidement quand les casinos ont ouvert. Au tout début, les casinos sont devenus un marché très lucratif pour les transporteurs, notamment pour l'OMCA, qui assurait la navette. Nous avons perdu à peu près six employés qui sont devenus indépendants. Ils ont facilement réussi à louer un autocar. Il est également facile d'obtenir un permis, en ce sens qu'il n'y a pas beaucoup d'autres transporteurs qui contestent parce que l'on parle de déréglementation.

C'est ainsi que se présentaient les choses. Ces gens-là ont saisi l'occasion. C'était une question de vitesse. Les casinos ont accepté. Cela permettait à un certain nombre de transporteurs de se lancer et d'obtenir un permis. Par exemple, si M. Crow avait décidé qu'il voulait devenir un transporteur autorisé, il se serait présenté à la Commission et il aurait fait sa demande de permis. Si aucun d'entre nous n'avait protesté, il semblerait normal de lui accorder un permis s'il peut financer ses autocars et les obtenir, ce qu'il aurait fait.

La question de sécurité se pose toutefois. Où vont ces gens-là pour l'entretien de leurs autocars? Où se préoccupe-t-on des passagers? On ne sait pas.

A situation arose where, because no decision was made, many decisions were made economically. As well, the larger carriers have not been able to sustain themselves in this business because their bottom line has been completely eroded. We firmly believe we can move ahead with no problem and compete. However, government indecision, in one way or another, has caused great concern, and great economic room for some operators.

Senator Gustafson: It is clear that the committee should, from your recommendations, indicate that decisive action is necessary. Thank you.

Senator Adams: My question concerns the competition mounted by the government-subsidized TTC on the subway to Pearson Airport run. The TTC is charging only \$2.25 for the fare. Is their fare dependent on distance? Can one go to Hamilton for \$2.25?

Mr. Crow: No. The fare charged by the Toronto Transit Commission allows the passenger to move anywhere within the City of Toronto. I am not sure what that distance is, probably 15 kilometres from one side to the other. The fare also allows the passenger to go outside the municipal boundary, that is, to the airport.

The private carrier had a licence for the airport. He developed a business from the subway to the airport. It took him a long time to build that volume of business. The service was via wheelchair-accessible motor coaches. He put that service on. He had to pay the TTC to drop passengers off at the subway stop.

A couple of years after he had started to run the service, the TTC decided that it was a good service. They put their buses on to the airport. These are non-wheelchair-accessible buses. There is no room for baggage, no baggage handling. The TTC charges \$2.25.

The private operator's fare was, I believe, \$6.50. A significant number of people chose the TTC service over the non-subsidized service. The business lost was significant and the private operator had to discontinue the service. Now there is only TTC service to the airport, for \$2.25.

Senator Adams: Do you know whether or not employees in government transit are unionized? Does this include bus drivers?

Mr. Crow: The TTC is unionized, with Amalgamated Transit Union. Many private carriers are also unionized. Greyhound, and Coach Canada from whom you heard from today, are both with the ATU. I think Coach Canada has other unions as well. It is not a union versus non-union issue. I think it is productivity versus inefficiency that is the issue.

La situation fut que parce qu'il n'avait pas été pris de décision, beaucoup ont pris des décisions économiques. En outre, les gros transporteurs n'ont pas pu rester sur ce marché parce qu'ils faisaient des pertes énormes. Nous croyons fermement que nous pouvons nous développer sans problème et faire face à la concurrence. Toutefois, l'indécision du gouvernement, d'une façon ou d'une autre, nous a beaucoup préoccupé et a créé un espace économique important pour certains transporteurs.

Le sénateur Gustafson: Il ressort clairement de vos recommandations que le comité devrait recommander une intervention décisive. Merci.

Le sénateur Adams: Ma question a trait à l'arrivée d'un concurrent subventionné à même les fonds publics, à savoir la TTC, sur le parcours entre le métro et l'aéroport Pearson. Le tarif fixé par la TTC n'est que de 2,25 \$. Les tarifs sont-ils fixés en fonction de la distance? Peut-on se rendre jusqu'à Hamilton pour 2,25 \$?

M. Crow: Non. Le tarif exigé par la Toronto Transit Commission permet au passager de se déplacer n'importe où dans le territoire de la ville de Toronto. Je ne sais pas exactement quelle est la distance totale, mais elle est peut-être de 15 kilomètres. Le tarif exigé permet également au passager de se rendre à l'extérieur des limites de la municipalité, c'est-à-dire à l'aéroport.

Le transporteur privé avait une licence pour l'aéroport. Il assurait le transport du métro à l'aéroport, et il lui avait fallu bien des années pour en faire un service viable. Il utilisait des autocars adaptés. C'est lui qui avait monté le service. Il devait payer des droits à la TTC pour laisser descendre ses passagers à l'arrêt de métro.

Deux ou trois ans après qu'il eut mis le service en marche, la TTC a décidé que c'était un bon service. Elle a entrepris de faire la liaison entre le métro et l'aéroport, mais avec des autobus non adaptés. Il n'y a pas de place pour les bagages dans ces autobus ni personne pour s'occuper des bagages. Le tarif exigé par la TTC est de 2,25 \$.

Je crois que le transporteur privé demandait 6,50 \$. Un nombre important de personnes ont choisi le service de la TTC de préférence au service non subventionné. Le transporteur privé a donc perdu beaucoup de ses clients et a dû mettre fin au service. Il n'y a plus maintenant que la TTC qui assure le service entre le métro et l'aéroport, à raison de 2,25 \$.

Le sénateur Adams: Savez-vous si les employés des transports en commun sont syndiqués? Les chauffeurs d'autobus sont-ils aussi syndiqués?

M. Crow: Les employés de la TTC sont syndiqués; ils font partie du Syndicat uni du transport. Beaucoup des entreprises de transport privées sont aussi syndiquées. Greyhound l'est, tout comme Coach Canada, dont vous avez entendu le témoignage aujourd'hui; le syndicat dans les deux cas est le SUT. Je crois que Coach Canada a aussi des employés qui font partie d'autres syndicats. Le problème qui se pose ne tient pas au fait que le service soit syndiqué ou pas. Il s'agit plutôt d'un choix entre productivité et inefficience.

Senator Adams: Does your company handle school bus contracts? In Calgary, we heard that to be the case with Red Arrow and other operators that run charters and bus services for the schools, among other services. Is your company allowed to do that in Ontario?

Mr. Crow: Yes. Generally, bus companies are experts in providing passenger transportation, be it transit, school bus services, intercity coach services, charters, tours, or sightseeing. Most companies get into that blend. Some of the carriers work with a scheduled service with a bit of charter and parcel express. Some companies get into the charter business, the school bus business and the transit business, and so forth. The companies blend areas in which they have expertise or find a niche.

Licences are needed, however. Whether it is a school board or an intercity coach, the operator must have a licence. A licence is not needed only for municipal transit and to operate within a municipality. However, the Municipal Act does not allow any private carrier to operate within a city.

Licences are required in order to operate a school or intercity bus. School bus operators, in addition, must have a contract with the school board. In Ontario, 85 per cent to 88 per cent of home-to-school bus services are done under competitive tendering. The rest are done by some school boards themselves.

Senator Adams: It seems that whenever a new government comes in, it tries to privatize bus services. Can you recall times when the Ontario government has tried to do that?

Mr. Crow: I am not sure if you are referring to the intercity service. School buses are generally operated now by the private sector.

Senator Adams: Yes.

Mr. Crow: In the larger communities, government generally operates transit. Markham and Chatham, as has been mentioned, do competitively tender transit services out to a number of companies in Ontario.

The Ontario government does operate a regional transit operation, a very good operation called GO Transit. GO operates rail and buses, as most of you may know. The government has indicated, however, that they want that service expanded to other communities, such as Peterborough, Kitchener, Guelph, St. Catharines, and Niagara Falls. If that service is subsidized, it will take the heart out of the Greyhound service and the Coach Canada service between those communities. Mr. Carroll might be able to answer better, but I think for Toronto to Kitchener, we have something like 47 trips per day by Greyhound.

Le sénateur Adams: Votre entreprise a-t-elle des contrats pour le transport scolaire? À Calgary, on nous a dit que c'était le cas pour Red Arrow et d'autres transporteurs qui offrent notamment un service de transport nolisé et qui font aussi le transport scolaire. Votre entreprise est-elle autorisée à faire la même chose en Ontario?

M. Crow: Oui, les entreprises de transport par autobus se spécialisent généralement dans le transport de passagers de tous genres, qu'il s'agisse de transport en commun, de transport scolaire, de transport par autocar, de transport nolisé, d'excursions ou de visites touristiques. La plupart offrent une gamme de services. Certains offrent principalement un service régulier et offrent aussi accessoirement un service de transport nolisé et d'envoi de colis. Certains offrent toute la gamme des services: transport nolisé, transport scolaire et transport en commun. Certains offrent une combinaison de services alors que d'autres se spécialisent dans un type de service en particulier.

Il leur faut toutefois des permis. Le transporteur qui offre le transport scolaire ou le transport par autocar doit avoir un permis. Le permis n'est pas exigé pour le transport en commun municipal dans les limites des municipalités, mais la Loi sur les municipalités n'autorise pas les transporteurs privés à offrir ce service.

Il faut un permis pour le transport scolaire ou pour le transport par autocar. Les transporteurs scolaires doivent, en outre, avoir un contrat avec un conseil scolaire. En Ontario, de 85 à 88 p. 100 du transport scolaire se fait par appel d'offres. Pour le reste, ce sont les conseils scolaires qui s'en occupent eux-mêmes.

Le sénateur Adams: Il semble que, chaque fois qu'un nouveau gouvernement arrive au pouvoir, il tente de privatiser le service de transport par autobus. Vous souvenez-vous que le gouvernement de l'Ontario ait essayé de faire cela à diverses reprises?

M. Crow: Je ne sais pas trop si vous voulez parler du transport par autocar. En règle générale, le transport scolaire est maintenant assuré par le secteur privé.

Le sénateur Adams: Oui.

M. Crow: Dans les grandes municipalités, c'est généralement le gouvernement qui assure le transport en commun. À Markham et à Chatham, comme on l'a indiqué, on a recours à un appel d'offres où diverses entreprises ontariennes sont appelées à soumissionner.

Le gouvernement de l'Ontario a un excellent service régional de transport en commun qui s'appelle GO Transit. Comme la plupart d'entre vous le savent sans doute, c'est un service qui fait appel au train et à l'autobus. Le gouvernement a toutefois fait savoir qu'il veut étendre ce service à d'autres localités, comme Peterborough, Kitchener, Guelph, St. Catharines et Niagara Falls. L'arrivée d'un service comme celui-là qui serait subventionné porterait un très dur coup aux services qu'offrent Greyhound et Coach Canada entre ces localités. M. Carroll pourra peut-être vous en dire plus à ce sujet, mais je crois que Greyhound offre environ 47 trajets par jour entre Toronto et Kitchener.

If the Ontario government forces a transit property to provide that service at a subsidized fare with which we cannot compete — even if it is only at some peak periods — then that system falls down. The private operators will lose the rest of that business.

It has happened before. Toronto-Hamilton used to be an intercity bus movement. We do not do that now. There are, I think, two or three carriers that have a licence to do it but they cannot do it and compete against the government. We have expressed our concern to the Government of Ontario that what they are doing is, in essence, equivalent to nationalizing the bus industry here if they expand to those communities and put us out of that business.

To return to the point of our industry, we want to know what the rules are. We would like that national passenger transportation policy. We would certainly encourage provinces to adapt it and have one similar so that we can continue to operate the services we do, Senator Adams.

Senator Adams: Does the government have up-to-date safety regulations like you do for safety on the buses?

Mr. Crow: Is your question: Does it have safety regulations for accessible services, senator?

Senator Adams: Yes.

Mr. Crow: If we ever thought there were safety issues for any of our services, accessibility or not, we would be raising it. I do not think there is any issue with the safety of the accessible services on our motor coaches. If your question has to do with Greyhound, Coach Canada, and Can-ar, these and other carriers had wheelchair-accessible buses on the road before government transit operations did. We had wheelchair-accessible services before the government did.

What disappoints us is that that private service to the airport used accessible buses. The TTC buses in use now are not accessible. From an Ontario point of view, what bothers us, those coaches that were on that service in non-peak period provided shuttle services for conventions and other services; some even got into scheduled services every now and then. Those coaches are no longer in Ontario. After losing that airport service, the coaches were taken out of the province. In fact, they are now in the province of Alberta.

If you put us out of business, we will find other markets to go to. The result is, that service has deteriorated between town and the airport.

Si le gouvernement ontarien oblige le transport en commun à fournir ce service à un tarif subventionné avec lequel nous ne pouvons pas concurrencer — même si ce n'est que pour les heures de pointe —, c'est tout le système qui va s'effondrer. Les transporteurs privés devront mettre fin à leurs activités.

Nous le savons d'expérience. Le service entre Toronto et Hamilton était autrefois un service de transport par autocar. Ce n'est plus le cas maintenant. Je crois qu'il y a deux ou trois transporteurs qui ont un permis pour assurer ce service, mais ils ne peuvent pas l'offrir tout en ayant le gouvernement comme concurrent. Nous avons fait part au gouvernement de l'Ontario de nos inquiétudes, car s'il donne suite à son projet d'étendre le transport en commun à ces localités, il se trouvera en fait à nationaliser le secteur du transport par autocar et il nous obligera à plier bagage.

Je le répète, ce que veut notre industrie, c'est de savoir quelles sont les règles. Nous voudrions qu'on applique cette politique nationale sur le transport voyageur. Nous voudrions en tous cas encourager les provinces à adapter cette politique et à se doter de règles semblables pour que nous puissions continuer à offrir les services que nous offrons, sénateur Adams.

Le sénateur Adams: Le gouvernement a-t-il des règles à jour sur la sécurité comme vous en avez pour la sécurité dans les autocars?

M. Crow: Vous me demandez s'il y a des règles de sécurité pour le transport adapté, sénateur?

Le sénateur Adams: Oui.

M. Crow: Si jamais nous pensions qu'il y avait des problèmes de sécurité relativement à un de nos services, qu'il s'agisse ou non de transport adapté, nous serions les premiers à en parler. Je ne crois pas qu'il y ait quelque problème de sécurité que ce soit relativement à notre service de transport adapté par autocar. Si votre question concerne Greyhound, Coach Canada et Can-ar, ces transporteurs et d'autres offraient un service de transport adapté avant que les services de transport en commun du gouvernement ne le fassent. Nous offrions ce service avant que le gouvernement ne le fasse.

Ce qui nous déçoit, c'est que le service de transport privé qui assurait la liaison avec l'aéroport offrait le transport adapté. Les autobus qu'utilise maintenant la TTC ne sont pas adaptés. Du point de vue de l'Ontario, ce qui nous préoccupe, c'est que les autocars qui assuraient ce service en dehors des heures de pointe offraient aussi un service de navette aux congressistes ainsi que d'autres services; dans certains cas, ils offraient même un service de transport régulier. Or, nous n'avons plus ces autocars en Ontario. Après que le transporteur eut perdu la liaison entre la ville et l'aéroport, les autocars ont quitté la province. Ils se trouvent maintenant en Alberta.

Si vous nous obligez à plier bagage, nous allons trouver d'autres marchés. L'effet a été une détérioration du service entre la ville et l'aéroport.

Senator Adams: We heard that one service offering buses equipped for the handicapped offers leather seats, more leg room, a coffee room in the back, and better washrooms. They estimated that one such outfitted bus cost about \$600,000. Do you have an idea how much a bus without this equipment costs?

Mr. Crow: Mr. Burley signs the cheques. I think he could tell you precisely. It is in the neighbourhood of \$500,000 plus, without many options, with tax about \$550,000. I know that some buses hit the road at \$1.2 million to \$1.3 million. Those are the exceptions, not the rule.

The Chairman: You seem to be concerned about our objectivity. Do not worry; we will not expedite our report. We want to have a full report and make sure that we have covered all the various areas of the bus industry, especially as directed to the users of the bus industry.

Mr. Crow: Madam Chair, you asked me a couple of days ago to supply you with some information and copies of correspondence we had with the federal minister on taxes.

The Chairman: Yes, I did.

Mr. Crow: I have that here but was unable to distribute it to you in advance. I will leave that with you.

The Chairman: Thank you. We will distribute it to the members.

Our next witnesses are from Canada's Association for the Fifty-Plus.

Ms Judy Cutler, Director of Communications, Canada's Association for the Fifty-Plus: Senators, we thank you very much for this opportunity to present this brief to the committee on an issue of great importance to many seniors and those 50-plus. I am going to turn it over to Mr. Gleberzon and then do the concluding remarks at the end.

Mr. Bill Gleberzon, Associate Executive Director, Canada's Association for the Fifty-Plus: I would like to begin with a few words about the Canadian Association for the Fifty-Plus, CARP.

The witness list shows the name Canadian Association of Retired Persons, which is the name under which we were founded. However, we now call ourselves CARP, Canada's Association for the Fifty-Plus because our members have always been 50 and older.

Senator Maheu: Nor are your members all retired.

Mr. Gleberzon: Yes, that is correct. We are the largest national association of mature Canadians, representing almost 400,000 members right across the country. We are a non-profit

Le sénateur Adams: Nous avons entendu parler d'un transporteur qui avait des autocars spécialement conçus pour les personnes handicapées, avec sièges de cuir, plus d'espace pour allonger les jambes, des aires de restauration à l'arrière et des toilettes améliorées. On nous a dit qu'un autocar comme celui-là coûte quelque 600 000 \$. Avez-vous une idée de ce que coûte un autocar ainsi aménagé?

M. Crow: C'est M. Burley qui signe les chèques. Je pense qu'il pourrait vous donner le montant exact. Je crois qu'un modèle de base coûte aux alentours de 500 000 \$ ou plus, ou 550 000 \$ avec les taxes. Je sais que certains modèles tout équipés coûtent 1,2 million ou 1,3 million. Mais c'est plutôt l'exception que la règle.

La présidente: Vous semblez vous inquiéter de notre impartialité. Ne vous inquiétez pas; nous n'allons pas produire un rapport à la hâte. Nous voulons un rapport très complet, et nous voulons nous assurer d'y inclure tous les aspects du secteur du transport par autocar, en privilégiant le point de vue des usagers de ce service.

M. Crow: Madame la présidente, vous m'avez demandé il y a quelques jours de vous apporter des informations ainsi que des photocopies de la correspondance que nous avons échangée avec le ministre fédéral sur les taxes.

La présidente: Oui, en effet.

M. Crow: J'ai ici les documents que vous m'aviez demandés, mais je n'ai pas pu vous les remettre à l'avance. Je vous les laisse.

La présidente: Merci. Nous allons veiller à ce qu'ils soient remis aux membres du comité.

Passons maintenant au groupe suivant, Canada's Association for the Fifty-Plus.

Mme Judy Cutler, directrice des Communications, Canada's Association for the Fifty-Plus: Merci beaucoup, honorables sénateurs, de nous donner l'occasion de présenter à votre comité un exposé sur une question d'importance capitale pour beaucoup d'ainés et de personnes de 50 ans et plus. Je vais céder la parole à M. Gleberzon, puis je ferai les remarques de clôture.

M. Bill Gleberzon, directeur exécutif associé, Canada's Association for the Fifty-Plus: Je tiens tout d'abord à vous parler un peu de notre association, la Canadian Association for the Fifty-Plus ou CARP.

Sur la liste des témoins, nous sommes désignés comme l'Association canadienne des individus retraités. Il s'agit là du nom que notre association s'est donné quand elle a été fondée, mais nous nous appelons maintenant CARP, Canada's Association for the Fifty-Plus, car depuis toujours nos membres sont des personnes de 50 ans ou plus.

La sénatrice Maheu: Vos membres ne sont pas tous retraités.

M. Gleberzon: Non, en effet. Nous sommes la plus importante association nationale de Canadiens d'âge mûr, avec les 400 000 membres ou presque que nous comptons dans tout le

organization and receive no operating funds from any level of government to maintain our independence and autonomy.

Our mission is to promote the rights and quality of life of mature Canadians — and, indeed, of all Canadians regardless of age. Our mandate is to provide practical recommendations for the concerns we raise, rather than just “carping” about them, as we say.

I would first like to draw your attention to the usage of intercity buses by seniors — that is, in this case, people over 65. According to a 1999 KPMG report on the impact of deregulation of scheduled intercity bus service, 10 per cent of bus riders in Canada are seniors — about 800,000 fare-paying passengers. There are an estimated 8-million fare-paying passengers in total.

The 10 per cent seniors who are bus-riders represent about 23 per cent, or one in four, of all Canadian seniors. Forty-two per cent of bus passengers have incomes below the poverty line and, coincidentally, almost 40 per cent of seniors have annual incomes below the poverty line. Buses provide many of them with the only possible means of intercity transportation because of the relative accessible cost for bus travel.

CARP is very concerned, therefore, that if bus service were deregulated, the routes that are currently serviced would disappear because they might be assessed as not being cost-effective. Moreover, usage of chartered bus services by seniors with moderate incomes is relatively high since it represents the only economically feasible means available to them for travel.

The next issue is impact of deregulation. According to the KPMG study, approximately 250 scheduled bus routes service about 3,000 communities. If the industry is deregulated, around 27 per cent of these communities will lose all bus services. An additional 34 per cent will suffer reduced services. This will affect about 22 per cent of total passengers and includes many seniors.

It is estimated that 7 per cent of communities will benefit from lower fares that may result, impacting on about 40 per cent of bus passengers. This means that in all, 60 per cent of all bus passengers will suffer as a consequence of deregulation.

The history of travel services in North America and elsewhere demonstrates a recurring process of initial greater competition followed very quickly by a reduction to a smaller number of competitors than existed before deregulation. The fate of the Canadian airline industry is a principal example of this process. However, what might appear to be sound business practice has a profound negative impact on the quality of life of people as citizens and consumers will suffer increased isolation and hardship because they will lose even the limited travel alternatives available to them.

pays. Nous sommes une organisation sans but lucratif, et nous n'acceptons aucune subvention de quelque palier de gouvernement que ce soit pour préserver notre indépendance et notre autonomie.

Notre mission consiste à faire la promotion des droits et de la qualité de vie des Canadiens d'âge mûr, voire de tous les Canadiens, peu importe leur âge. Nous avons pour mandat de proposer des solutions pratiques aux problèmes que nous soulevons, au lieu de nous contenter de les dénoncer.

Je tiens tout d'abord à attirer votre attention sur le transport par autocar qu'utilisent les aînés, en l'occurrence les personnes de 65 ans ou plus. D'après un rapport du groupe KPMG de 1999 sur les conséquences de la déréglementation du transport régulier par autocar, 10 p. 100 des utilisateurs de ce service au Canada sont des aînés, soit quelque 800 000 voyageurs payants. Au total, on évalue leur nombre à huit millions.

Les 10 p. 100 de ces voyageurs qui sont des aînés représentent environ 23 p. 100 de tous les aînés canadiens, soit un sur quatre. Quarante-deux pour cent des utilisateurs du transport par autocar ont un revenu inférieur au seuil de pauvreté et, comme par hasard, près de 40 p. 100 des aînés ont un revenu annuel inférieur au seuil de pauvreté. L'autocar est pour beaucoup d'entre eux le seul moyen de se déplacer d'une ville à une autre parce que le coût de ce type de transport est relativement abordable.

CARP craint donc que la déréglementation du transport par autocar n'entraîne la disparition des liaisons actuelles, parce qu'elles ne seraient plus considérées comme rentables. En outre, les aînés à revenu moyen utilisent assez souvent le transport par autocar nolisé parce que c'est pour eux le seul moyen de voyager à prix abordable.

Parlons plus précisément des conséquences de la déréglementation. D'après l'étude de KPMG, quelque 3 000 localités sont desservies par environ 250 liaisons de transport régulier par autocar. Advenant la déréglementation de l'industrie, 27 p. 100 environ de ces localités n'auraient plus aucun service de transport par autocar. En outre, le service se trouverait réduit pour 34 p. 100 d'entre elles. Au total, quelque 22 p. 100 des voyageurs actuels, dont beaucoup d'aînés, seraient touchés.

D'après les estimations, 7 p. 100 des localités pourraient profiter d'une réduction de tarifs, ce qui constituerait un avantage pour environ 40 p. 100 des voyageurs. Ainsi, la déréglementation aurait des conséquences négatives pour 60 p. 100 de tous les utilisateurs du transport par autocar.

L'historique des services de voyage en Amérique du Nord et ailleurs montre que la déréglementation est généralement suivie d'une intensification de la concurrence au départ, mais que le nombre de concurrents ne tarde pas à baisser, si bien que la concurrence est moins grande qu'elle ne l'était avant. On n'a qu'à voir ce qui s'est passé dans le cas du transport aérien au Canada. Sur le plan commercial, la déréglementation peut sembler avantageuse, mais elle aura d'importantes répercussions négatives pour la qualité de vie des gens, et il en résultera un

According to the KPMG study, two of the three main purposes for bus travel are for medical/emergency visits and to visit friends or relatives. Indeed, according to that study, many people, particularly the elderly use the bus to get to medical appointments — that is, to go from smaller communities where they live to larger centres with medical facilities. I must say that is our experience, too, from what our members and others tell us.

Northern and rural communities as well as small towns are serviced mainly by buses, even though this service is currently often limited. Potential reduction of bus service would result in an increased tension, hardship and cost if commuters had to stay over in a hotel or motel for a day or two as they waited for the next bus in a reduced service. Even seniors who own cars prefer not to drive at night or on highways, therefore buses offer them the only reasonable means of travel.

To commute to/from work or school was the third major reason cited for people using buses. While this reason may not appear to impact on many seniors; nevertheless, about 6 per cent of those over 65 are still in the workforce and may have to commute to their jobs. Moreover, many people between ages 50 and 65 who are part of CARP's constituency certainly are gainfully employed, and while figures for usage by this age cohort are not readily available to us, undoubtedly many of these workers rely on buses to get to work.

It is important to retain low fares. It should go without saying that increased fares for bus service would have the same effect as reducing services. People living on low and fixed incomes simply could not afford to use buses. In turn, a decrease in use would further reduce the revenue of bus lines, thereby only exacerbating the economic situation for the companies and their customers, as well as worsening the safety and quality of life for senior commuters.

There are safety considerations that concern CARP. It is important to continue the enviably high standard of safety that exists in the Canadian bus industry generally. Improvements, of course, must be sought constantly — as must general national standards of safety for the industry. The federal government could facilitate this goal in partnership with the provinces and territories, the industry, experts in the field and consumer groups.

sentiment d'isolement accru et des difficultés accrues pour les consommateurs qui perdront le peu de possibilités qu'ils avaient déjà de voyager.

D'après l'étude de KPMG, deux des trois principaux motifs invoqués par ceux qui se déplacent en autocar sont d'obtenir des soins médicaux ou d'urgence ou de rendre visite à des parents ou à des amis. Toujours d'après cette étude, l'autocar est souvent le moyen de prédilection, surtout pour les personnes âgées, pour se rendre chez un médecin; autrement dit, ceux qui vivent dans de petites collectivités prennent l'autocar pour se rendre dans les grands centres où se trouvent des centres médicaux. C'est aussi, je dois vous dire, la conclusion à laquelle nous arrivons d'après ce que nous disent nos membres et d'autres personnes.

Les localités rurales et du Nord de même que les petites villes sont principalement desservies par des autocars, même s'il s'agit souvent d'un service limité. La réduction de ce service pourrait entraîner des tensions, des difficultés et des coûts accrus pour les voyageurs qui pourraient ainsi être obligés de passer une ou deux nuits à l'hôtel ou dans un motel à cause du service réduit de transport par autocar. Même les aînés qui ont une voiture préfèrent ne pas conduire le soir ou sur l'autoroute, si bien que l'autocar est vraiment pour eux le seul moyen de se déplacer.

Le troisième grand motif invoqué par ceux qui utilisent le transport par autocar est de se rendre au travail ou à l'école. On pourrait à première vue penser que ce n'est pas là un motif qu'invoqueraient beaucoup d'aînés, mais il n'en reste pas moins que quelque 6 p. 100 des personnes de 65 ans ou plus continuent à travailler et doivent se déplacer de leur domicile à leur lieu de travail. Par ailleurs, bon nombre de personnes de 50 à 65 ans, qui sont la clientèle cible de CARP, ont un emploi rémunéré et, même si nous n'avons pas facilement accès aux chiffres concernant l'utilisation du transport par autocar des personnes de ce groupe d'âge, beaucoup d'entre elles empruntent assurément l'autocar pour se rendre au travail.

Il importe que les tarifs restent bas. Il va sans dire que leur augmentation aurait sur le transport par autocar le même effet qu'une réduction du service. Les personnes à faible revenu ou à revenu fixe n'auraient pas les moyens de prendre l'autocar. Cela se traduirait par une perte de revenu encore plus grande pour les entreprises de transport par autocar. Ainsi, les difficultés économiques des entreprises et de leurs clients s'en trouveraient exacerbées et il en résulterait une baisse de la sécurité et de la qualité de vie pour les aînés qui empruntent l'autocar pour se rendre au travail.

CARP est préoccupé par certaines questions relatives à la sécurité. Il est important de maintenir le niveau de sécurité enviable dont nous jouissons pour ce qui est du transport par autocar au Canada. Nous devons constamment, bien entendu, chercher à améliorer le niveau de sécurité dans ce secteur, comme d'ailleurs les normes nationales à cet égard. Le gouvernement fédéral devrait favoriser l'atteinte de cet objectif en collaboration avec les provinces et les territoires, l'industrie, les spécialistes du domaine et les groupes de consommateurs.

However, the initial competitive rush that might follow deregulation could result in a decline in service and even safety in the contest to increase customers by reducing fares in order to increase profits and market share.

Another serious concern is the protection of the environment. CARP held a national forum on clean air with support from Environment Canada. Clean air, like clean water, is a legacy that our members want to ensure that their children and grandchildren inherit. Indeed, young people and seniors are most vulnerable to the adverse health risks caused by pollution.

According to Environment Canada, as many as 16,000 premature deaths across Canada can be attributed annually to air pollution. A copy of the report of our national forum is in the package that we have distributed. It has a green cover, so if you want to see more information about that.

It is estimated that emissions from buses are three times less environmentally damaging than those from cars, trains, and certainly airplanes. Whatever can be done to promote a reduction in air pollution in whatever way should be done. This includes the encouragement of bus travel as a preferred mode of travel because it is environmentally friendly. This would also fit in with the Canadian government's objectives under the Kyoto Agreement.

I would now like to turn the floor over to Ms Cutler for conclusions.

Ms Cutler: In conclusion, I would like to point out that in the near future, bus ridership will undoubtedly increase as the number and percentage of seniors increase. Beginning in 2004, the first of those born during World War II — those whom CARP describes as the “forgotten generation” — they are not Boomers and they are not seniors — will turn 65. Over the ensuing 26 years, they will be joined by the rest of that generation as well as by the 9.8 million Baby Boomers. By 2030, one out of four Canadians will be 65 years of age and older.

Contrary to the myth that all seniors are rich, at least 40 per cent of this older population — like the current generation of seniors — will live on low or fixed incomes. Many of these people may move to northern rural or small communities to live out their retirement years, which for this new generation of seniors, could last as long as 30 years. They may move because they want to leave the big city and because their lower incomes may carry them further in smaller communities. They therefore will become increasingly dependent on bus travel.

Cognizant of this demographic reality, we feel that it is incumbent on this Senate committee to ensure that a longer range planning perspective is adopted in regard to the issue before it. It

Cependant, la ruée initiale vers la concurrence qui pourrait suivre la déréglementation pourrait entraîner une baisse de service, voire une diminution de la sécurité, en raison des efforts qu'on déploiera pour attirer les clients afin d'accroître les bénéfices et la part de marché.

CARP est aussi très préoccupée par la protection de l'environnement. Grâce à l'appui d'Environnement Canada, nous avons tenu un forum national sur la pollution atmosphérique. Nos membres ont à cœur la qualité de l'air, tout comme la qualité de l'eau, qu'ils légueront à leurs enfants et petits-enfants. Les jeunes et les aînés sont d'ailleurs les plus vulnérables aux effets nocifs de la pollution pour la santé.

Selon Environnement Canada, il y aurait chaque année jusqu'à 16 000 décès prématurés au Canada qui seraient attribuables à la pollution atmosphérique. Vous trouverez dans la documentation que nous vous avons fait remettre, un exemplaire du rapport de notre forum national. C'est le document à couverture verte, si vous voulez plus d'information à ce sujet.

Les émissions que dégagent les autocars seraient trois fois moins dommageables pour l'environnement que celles qu'émettent les voitures, les trains et certains avions. Nous devrions prendre toutes les mesures possibles pour chercher à réduire la pollution atmosphérique. Nous pourrions notamment encourager la population à privilégier l'autocar comme moyen de transport parce qu'il est moins dommageable pour l'environnement. Nous nous trouverions ainsi à favoriser l'avancement des objectifs du gouvernement canadien aux termes de l'Accord de Kyoto.

Je vais maintenant céder la parole à Mme Cutler, qui conclura notre exposé.

Mme Cutler: En conclusion, je tiens à vous faire remarquer que le nombre d'utilisateurs de l'autocar augmentera sans doute dans l'avenir prévisible au fur et à mesure que le nombre et le pourcentage d'aînés augmentera. Dès 2004, certains de ceux qui sont nés pendant la Seconde Guerre mondiale, ceux que CARP qualifie de génération oubliée — ce ne sont ni des boomers ni des aînés — atteindront l'âge de 65 ans. Pendant les 26 années qui suivront, les autres membres de cette génération se joindront à eux de même que les 9,8 millions de baby-boomers. Dès 2030, un Canadien sur quatre aura atteint l'âge de 65 ans.

Contrairement au mythe selon lequel tous les aînés sont riches, au moins 40 p. 100 des personnes de ce groupe d'âge — c'est d'ailleurs le cas de la présente génération d'aînés — n'auront qu'un revenu faible ou un revenu fixe. Beaucoup d'entre eux iront peut-être s'installer après la retraite dans des petites localités ou dans des localités rurales ou nordiques, et ils pourraient vivre 30 ans encore, comme c'est le cas pour la nouvelle génération d'aînés. Ils décideront peut-être de déménager parce qu'ils veulent quitter la grande ville et parce que leur revenu plus faible leur donnera un pouvoir d'achat plus grand dans une petite localité. Ils seront donc de plus en plus dépendants du transport par autocar.

Conscients de cette réalité démographique, nous pensons qu'il incombe au Comité sénatorial de veiller à ce que la question dont il est saisi soit examinée sous l'angle d'une planification à long

is the strength of the Senate, we feel, to take the longer and broader view, unaffected by the immediate pressures of short-term political expediency.

CARP recommends that the Committee on the Special Study of Inter-City Buses supports the continuation of a regulated environment for intercity bus services and, indeed, advises the federal government to adopt and implement a national regulatory framework for these bus services. We further recommend that the government adopt policies that will facilitate the expansion of bus services both between and within cities.

A large country like Canada requires many modes of transportation to facilitate the movement of our population. Intercity buses must remain an integral — as well as practical and accessible — option.

The Chairman: Thank you very much for your presentation and the important information that you have provided. We are very pleased that you appear before us this afternoon.

You have certainly raised arguments against deregulation in your presentation. We have heard some arguments in support of deregulation that have noted it could allow new innovative services, such as vans in Nova Scotia. What do you think of that view, if we could deregulate?

Ms Cutler: Do you mean that deregulation can allow more creativity?

The Chairman: Yes.

Ms Cutler: I am not sure that we have proof of that. It is speculation at this point, so we would just like to see something more tangible to know that that will happen.

The Chairman: We were in Halifax, Nova Scotia, and people — especially senior citizens — from P.E.I. and Nova Scotia were telling us that they use the services of vans from small rural communities to, for example, Halifax to keep medical appointments. In addition, on the other side, the young people use also vans to go to the city for appointments when they are looking for jobs. I would like to have your views on that, if possible.

Mr. Gleberzon: I am not sure that that is what I would regard as an innovation. That is an alternative. It is simply another competitive alternative that could coexist alongside buses and, to my way of thinking, has nothing to do with deregulation whatsoever.

Take the example of the airline industry where deregulation has occurred. The major “innovation,” as I understand it, is that you no longer get fed on an airplane, although the rates have not come down. That appears to be the major result of deregulation. Of course, we have, in effect, also created a monopoly situation as

terme. C’est cette possibilité qu’a le Sénat d’opter pour une perspective plus vaste et à plus long terme, sans être soumis aux pressions immédiates des expédients politiques à court terme, qui fait sa force.

CARP recommande au Comité qui a entrepris une Étude spéciale sur le transport interurbain par autocar d’appuyer le maintien de la réglementation du service de transport par autocar et recommande aussi au gouvernement fédéral d’adopter et de mettre en oeuvre un cadre réglementaire national pour ce service. Nous recommandons par ailleurs au gouvernement d’adopter des politiques qui faciliteront l’expansion du service de transport par autobus et par autocar.

Dans un pays aussi vaste que le Canada, il faut beaucoup de modes de transport pour faciliter les déplacements de notre population. L’autocar doit demeurer une partie intégrante, en même temps que pratique et accessible, du service de transport.

La présidente: Merci beaucoup pour votre exposé et pour l’information très précieuse que vous nous avez apportée. Nous sommes très heureux de vous accueillir cet après-midi.

Vous avez certainement présenté des arguments contre la déréglementation dans votre exposé. Or, nous avons entendu des arguments en faveur de la déréglementation, notamment qu’elle permettrait l’arrivée de nouveaux services novateurs, comme le transport en fourgonnette en Nouvelle-Écosse. Que pensez-vous de cet argument en faveur de la déréglementation?

Mme Cutler: Vous voulez parler du fait que la déréglementation permettrait une plus grande créativité?

La présidente: Oui.

Mme Cutler: Je ne suis pas sûre que nous ayons des preuves à cet effet. Ce ne sont là que des conjectures pour l’instant, alors nous aimerions attendre d’avoir des preuves plus tangibles de cette conséquence.

La présidente: Nous nous sommes rendus à Halifax, en Nouvelle-Écosse, où des gens, notamment des personnes âgées, de l’Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse sont venues nous dire qu’elles ont recours à un service de transport en fourgonnette pour se rendre de leur petite localité rurale à Halifax, par exemple, pour des rendez-vous médicaux. Les jeunes, eux, s’en servent aussi pour se rendre à des entrevues en ville pour essayer de se trouver un emploi. J’aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Gleberzon: Je ne suis pas sûr qu’il s’agisse d’un service novateur. C’est simplement une solution de rechange. C’est un autre type de service compétitif qui pourrait coexister en même temps que l’autocar et qui, à mon sens, n’a rien à voir avec la déréglementation.

Prenons le cas du transport aérien où la déréglementation est déjà chose faite. Ce qu’il y a de nouveau maintenant, d’après ce que j’en sais, c’est qu’on ne sert plus de repas dans l’avion, même si les tarifs n’ont pas baissé. Voilà ce qui semble être la principale conséquence de la déréglementation qui a aussi bien sûr, créé une

a result of deregulation. I do not know if any of you have travelled by air in the States in the deregulated environment. The results have been the same there.

I am referring to economy service. First class or business class services have obviously gone up, as has the price appreciably. However, economy services in any U.S.-based airlines — and the numbers have been reduced, by the way — is terrible.

In terms of an innovation within the industry, how is this going to benefit the industry? The introduction of vans and other alternative modes of transportation might be a great innovation. I do not think it has anything to do with buses other than it provides people with an alternative.

The Chairman: It is a useful option.

Mr. Gleberzon: Yes, certainly.

The Chairman: Now, senior citizens told us this.

Mr. Gleberzon: It would be the same to say it is a very useful option to taking a train — the same advantage.

The Chairman: With a different mode of transportation.

Mr. Gleberzon: Yes.

The Chairman: What is your view on the level of bus service available to users in this province, in Ontario, and the fares that are charged for it?

Mr. Gleberzon: There have been serious cutbacks in this province and the availability of bus services to many communities, especially northern and rural communities, has been greatly reduced. People are increasingly dependent on cars.

I do not know if this is the kind of example you want, but bus service north, east and west of Toronto is abysmal. It is terrible.

Now, that is called the 905 region — sort of an extension of Toronto. However, if the service in this area is so bad, yet so close to an urban centre, imagine how much worse it is if you have to get to some northern town or some rural community where service has been cut back even more.

Fares, I understand, are relatively reasonable. To encourage more use of buses, in fact, a new terminal is being built here in Toronto to replace the rather dismal one that currently exists. I understand the new bus terminal is going to be far more user-friendly in helping people find where buses can be reached and that kind of thing. That is recognition of the need for bus service to be improved because a great many people are dependent on buses.

The VIA service in Ontario — not just train, but buses — is under tremendous pressure. I know your committee is not looking at service within the city, but I can say that service within this major economic city is being nipped at by a whole bunch of

situation de monopole. Je ne sais pas s'il y en a parmi vous qui ont voyagé en avion aux États-Unis dans le nouveau contexte déréglementé, mais les conséquences ont été les mêmes là-bas.

Je veux parler du service en classe économique. Le service en classe affaires ou en première classe a bien sûr augmenté, tout comme les tarifs. Le service en classe économique est toutefois terrible sur toutes les lignes aériennes américaines, et le nombre de vols a diminué, soit dit en passant.

Pour ce qui est de cette soi-disant innovation, quel en sera l'avantage pour l'industrie? L'arrivée des fourgonnettes et d'autres modes de transport est peut-être une excellente innovation, mais cela n'a rien à voir, selon moi, avec le transport par autocar si ce n'est que c'est un service de plus qui est offert au public voyageur.

La présidente: C'est une possibilité intéressante.

M. Gleberzon: Oui, certainement.

La présidente: Ce sont tout de même des personnes âgées qui nous ont dit cela.

M. Gleberzon: On pourrait tout aussi bien dire que le train est aussi une possibilité très intéressante; l'avantage est le même.

La présidente: Avec un mode de transport différent.

M. Gleberzon: Oui.

La présidente: Que pensez-vous du transport par autocar qui est offert en Ontario et des tarifs qui sont exigés?

M. Gleberzon: Il y a eu d'importantes réductions dans notre province, à tel point qu'il y a beaucoup moins de services de transport par autocar dans beaucoup de localités, surtout dans le nord et dans les milieux ruraux. Les gens doivent de plus en plus se rabattre sur la voiture.

Je ne sais pas si c'est ce que vous recherchez comme exemple, mais le service de transport par autocar au nord, à l'est et à l'ouest de Toronto est lamentable. Il est vraiment épouvantable.

C'est ce qu'on appelle la région 905, c'est en quelque sorte le prolongement de Toronto. Si toutefois le service est tellement mauvais dans cette région-là, qui se trouve à côté d'un grand centre urbain, dites-vous qu'il doit être 100 fois pire dans une localité du nord où les réductions de service ont été encore plus importantes.

Les tarifs, d'après ce que j'en sais, sont assez raisonnables. Pour encourager les voyageurs à se déplacer en autocar, on va d'ailleurs construire un nouveau terminus ici à Toronto pour remplacer l'actuel terminus qui est assez lugubre. Il semble que le nouveau terminus sera beaucoup plus convivial en ce sens que les gens pourront plus facilement s'y retrouver, etc. C'est qu'on s'est rendu compte de l'importance d'améliorer le service de transport par autocar à cause du grand nombre de personnes qui en dépendent.

Le service VIA en Ontario — pas seulement les trains, mais les autocars aussi — est soumis à des pressions considérables. Je sais que votre comité n'étudie pas le service à l'intérieur des villes, mais je peux vous dire que, même dans notre grand centre

others. Having said that, in Toronto, one of the major economic centres of this country, public transportation is abysmal. To be honest, that is because the federal government has not released sufficient income. Again, I know that is not part of your mandate, but I thought I would make that pitch since I use the public transit system within the city every day.

The Chairman: Which government policies would best support the rural and small community service?

Mr. Gleberzon: What do you mean by "which"?

The Chairman: What level of government?

Ms Cutler: I would think the provincial government because they are more in tune with the needs of the province. With provincial input and responsibility, there is a better chance for a holistic approach to the situation — one that would include environment and provide opportunities for people to get to work and to travel.

We hear these days that older people should not be driving. How are older people supposed to get around? If the Province has that responsibility, if they take from one, they can give in another. If it is a municipal responsibility, they are not going to be able to afford it. I would think this should be with the provincial government. Mr. Gleberzon, do you agree?

Mr. Gleberzon: Well, I think so. However, I think the federal government has a great role to play, as well. Provinces by themselves cannot provide the money that is needed entirely to operate the framework for an intercity bus system. The federal government has an important role to play in regard to providing funds. This has to be done on a national level and it has to be done in conjunction with provinces. At the same time, it has to be tied to maintain national standards on all levels.

However, the role of the provincial government cannot be dismissed. The municipalities certainly cannot be left on their own. There is no question about that. The two senior levels of government must work together.

The Chairman: Seniors are very close to the municipalities.

Mr. Gleberzon: Yes, they are. However, the municipalities just cannot provide the kind of infrastructure that is necessary. They just cannot do it.

With respect to costs, here in the City of Toronto the fare for the internal transportation is going up. While it may be a scare tactic, the Toronto Transit Commission is estimating a potential loss of 10-million riders. Our concern is that it appears that under deregulation, there is an initial rush of competition, which

économique, ce service est aux abois. Cela dit, et malgré l'importance de Toronto comme principal centre économique du Canada, le transport en commun y est épouvantable. À vrai dire, c'est à cause de l'insuffisance des fonds affectés par le gouvernement fédéral. Je le répète, je sais que cette question n'entre pas dans le cadre de votre mandat, mais j'ai pensé vous en parler parce que je me sers tous les jours du transport en commun ici.

La présidente: Quelles politiques gouvernementales seraient les plus utiles pour soutenir le service aux localités rurales et aux petites localités?

M. Gleberzon: Qu'entendez-vous par quelles?

La présidente: Quel palier de gouvernement?

Mme Cutler: Il me semble que ce serait le gouvernement provincial puisqu'il est plus sensible aux besoins de la province. Avec la participation et la responsabilité de la province, on a de meilleures chances que la situation soit abordée dans une perspective globale, qui inclurait l'environnement et qui donnerait aux gens divers moyens de se rendre au travail et de se déplacer.

On entend beaucoup dire ces derniers jours que les personnes âgées ne devraient pas conduire. Comment sont-elles censées se déplacer? Si cette responsabilité incombe à la province elle peut prendre de l'argent dans une enveloppe pour en donner à une autre. Si toutefois la responsabilité incombe aux municipalités, elles n'en auront pas les moyens. À mon avis, c'est à la province qu'il faudrait confier cette responsabilité. Êtes-vous d'accord, M. Gleberzon?

M. Gleberzon: Je crois que oui. J'estime toutefois que le gouvernement fédéral a, lui aussi, un rôle important à jouer. Les provinces ne peuvent pas à elles seules fournir tout l'argent nécessaire à l'exploitation d'un réseau de transport interurbain par autocar. Il est important d'avoir la participation financière du gouvernement fédéral. Le tout doit se faire au niveau national et avec la collaboration des provinces. L'aide doit par ailleurs être liée au respect de normes nationales à tous les niveaux.

Le gouvernement provincial a toutefois un rôle à jouer, lui aussi. Les municipalités ne doivent pas être laissées à elles-mêmes. Cela ne fait aucun doute. Les deux paliers supérieurs de gouvernement doivent travailler ensemble.

La présidente: Les personnes âgées sont très près de leurs municipalités.

M. Gleberzon: En effet mais les municipalités ne peuvent vraiment pas assumer la responsabilité de l'infrastructure nécessaire. Elles n'en ont tout simplement pas les moyens.

Pour ce qui est des coûts, ici à Toronto, le tarif pour le transport à l'intérieur des limites de la ville va augmenter. Même s'il s'agit peut-être d'une tactique pour alarmer la population, la Toronto Transit Commission évalue à 10 millions le nombre de passagers qu'elle pourrait perdre. Nous craignons que, même si la

certainly shakes itself out very quickly, and you end up with a very small number of players in the field.

If there are no rules and if there is no money coming from any level of government, particularly the province and the feds, then the companies charge whatever the market will bear and cut back on those routes that they consider commercially unsound.

While that may be a good business practice, it is certainly not a good human practice — especially when we know that a lot of the people who remain in small towns and rural communities are older people. As Ms Cutler pointed out, we know that a trend is emerging whereby a lot of older people are returning to those smaller communities.

That leads to the issue of aging and providing sufficient health care facilities and so forth, which opens up a range of other social issues, at the core of which is the need for people to be able to move from one area to another.

The Chairman: That is truly a priority.

Senator Gustafson: I have a couple of questions that are not directly related to the bus situation, but part of it.

I come from a rural community myself. It is my observation that senior citizens in rural communities — at least in Saskatchewan — are much better off than those in major urban centres. They have good housing — for the most of it, new housing. They have access to vans that will pick them up. They have people come in and do their cleaning. In fact, some of our young people are complaining. They get 10 per cent off at the store for groceries and things like that. In my opinion, they are very well looked after.

Is that the reason that older senior citizens are moving to rural areas in Ontario?

Ms Cutler: Our members tell us that they are moving because they cannot afford to live in Toronto. One of our major concerns is affordable housing — especially rental housing. The availability across the country in large urban centres is very low.

Senator Gustafson: I can understand that. I live in Macoun, Saskatchewan, and I can live for a quarter of what it costs you to live here in Toronto.

Mr. Gleberzon: I would like to point out that we are not an Ontario organization; we are a national organization.

Senator Gustafson: That is what I wondered.

déréglementation semble se traduire par une ruée vers la concurrence au début, le processus d'élimination ne tarde pas à faire son oeuvre, si bien qu'on se retrouve au bout du compte avec un très petit nombre de concurrents.

Si elles ne sont soumises à aucune réglementation et qu'elles n'ont droit à aucune aide financière de quelque palier de gouvernement que ce soit, notamment de la province et du gouvernement fédéral, les entreprises demanderont le tarif le plus élevé que les clients seront prêts à payer et réduiront les services sur les routes qu'elles considèrent peu rentables.

Cette façon de faire se justifie peut-être d'un point de vue commercial, mais certes pas du point de vue des gens — surtout quand on sait que nombre des habitants des petites villes et des localités rurales sont des personnes âgées. Comme l'a fait remarquer Mme Cutler, nous constatons une nouvelle tendance chez les personnes âgées à aller s'installer dans de petites localités.

Cela nous mène à la question du vieillissement et de la capacité d'accueil des établissements de soins de santé notamment, ainsi qu'à une foule d'autres questions sociales, où la possibilité qu'ont les gens de se rendre d'une ville à une autre est une considération primordiale.

La présidente: C'est vraiment une priorité.

Le sénateur Gustafson: J'ai deux questions qui ne sont pas directement liées au transport par autocar, mais qui s'y rattachent.

Je viens moi-même d'une localité rurale. J'ai remarqué que les aînés dans les localités rurales, du moins en Saskatchewan, vivent bien mieux que ceux qui vivent dans les grands centres urbains. Ils ont accès de bons logements, le plus souvent à des logements neufs. Ils ont aussi un service de fourgonnettes pour leurs déplacements. Ils ont des personnes qui viennent chez eux faire leur ménage. Certains, parmi les plus jeunes, s'en plaignent d'ailleurs. Ils ont droit à un rabais de 10 p. 100 sur les achats d'épicerie et dans d'autres commerces. A mon avis, ils ne manquent de rien.

Est-ce pour cette raison que les aînés vont s'installer dans les milieux ruraux en Ontario?

Mme Cutler: Nos membres nous disent qu'ils déménagent parce qu'ils n'ont plus les moyens de vivre à Toronto. Le manque de logements abordables, surtout de logements locatifs, est une de nos grandes préoccupations. Le taux d'occupation dans les grands centres urbains du pays est très faible.

Le sénateur Gustafson: Je les comprends. Je vis à Macoun, en Saskatchewan, où le coût de la vie est le quart de ce qu'il est à Toronto.

M. Gleberzon: Je tiens à vous faire remarquer que nous sommes, non pas une organisation ontarienne, mais bien une organisation nationale.

Le sénateur Gustafson: C'est ce que je me demandais.

Mr. Gleberzon: We hear from members right across the country. The recent census states that all the growth has been in four major urban areas. For a lot of young people, you can understand why that is the case, because that is where the action is.

Senator Gustafson: How are we going to stop that?

Mr. Gleberzon: In his book *Boom, Bust & Echo*, David Foot makes some predictions regarding what will happen once the Baby Boomers retire.

He predicts that as more and more people retire, they will want to get away from the rush of the big city and they will not be able to afford to live there. Where do you go to find those amenities? You go back into the small and rural communities. That is what we foresee. We think he is right in that regard.

Senator Gustafson: That is already happening in places like Georgia and the Carolinas. There are acres and acres of small beautiful homes that have been built out in the country to the extent where the American agricultural people are concerned that they are losing their agricultural land to people that are settling out.

In Canada, we have become the most urbanized country in the world and yet our resources — fisheries, oil, gas, potash, lumber, agriculture and so on — are all coming out of rural Canada.

This is another whole subject, but unless we deal with it, we are going to have some very, very serious problems in the streets of our larger cities that will not be able to take care of. Decentralization has to be the vision of the future.

You just indicated that you are concerned about that with the bus factor and I can understand that because of distances. However, I was surprised to hear that there are many people moving out.

In Saskatchewan, it appears to me that most of the money is in the hands of seniors and that is probably because they are farmers who sold their farm and they have got money to retire. The City of Weyburn, one fellow said, "Well, the senior citizens here save up all they can to buy a Cadillac to go to Phoenix for the winter." That is not happening for the young farmer. He is struggling. He is just about ready to go under.

Ms Cutler: With all due respect, that sounds like a very ageist perception of the situation because among seniors — as in all populations of Canada — some are rich, some are very poor. The myth of all seniors being rich is certainly a dangerous one.

Senator Gustafson: I am not suggesting that. I am just telling you what I am finding in the community where I live, that the seniors have done very well and there are a number of reasons for that.

M. Gleberzon: Nous avons des membres avec qui nous sommes en contact dans toutes les régions du pays. Le dernier recensement indique que la croissance s'est limitée à quatre grands centres urbains. On comprend que beaucoup de jeunes veulent s'installer en ville, car c'est là où les choses se passent.

Le sénateur Gustafson: Comment mettre un frein à cette tendance?

M. Gleberzon: Dans son ouvrage intitulé *Boom, Bust & Echo*, David Foot fait certaines prédictions quant aux choix que feront les baby boomers quand ils prendront leur retraite.

Les gens auront de plus en plus tendance, dit-il, à vouloir s'éloigner du tohu-bohu de la grande ville, d'autant plus qu'ils n'auront plus les moyens d'y vivre. Où vont-ils aller chercher un mode de vie plus acceptable? Ils vont retourner dans les petites villes et les localités rurales. Nous pensons qu'il a raison et que c'est bien ainsi que les choses vont se passer.

Le sénateur Gustafson: C'est déjà ce qui se passe dans des endroits comme la Géorgie et les Carolines. On y a construit de jolies maisonnettes qui s'étendent à perte de vue dans les régions rurales, à tel point que les agriculteurs américains craignent de perdre leurs terres agricoles au fur et à mesure qu'elles sont vendues et aménagées pour la construction domiciliaire.

Le Canada est devenu le pays le plus urbanisé du monde, cependant, nos ressources — les pêches, le pétrole, le gaz, la potasse, le bois, les produits agricoles et autres — proviennent encore du Canada rural.

C'est un tout autre problème, mais si nous ne le réglons pas, nous allons éprouver de très sérieuses difficultés dans les rues de nos grandes villes que nous ne pourrions pas régler. La décentralisation doit être la voie de l'avenir.

Vous venez de dire que la question des autocars vous inquiète, et je peux comprendre pourquoi à cause des distances. Cependant, j'ai été surpris d'entendre qu'il y a tant de gens qui partent.

En Saskatchewan, on dirait que ce sont les personnes âgées qui sont les plus riches, et c'est probablement parce qu'il s'agit de fermiers qui ont vendu leur ferme et qui ont les moyens de cesser leurs activités. Dans la ville de Weyburn, un monsieur a dit: Eh bien, les personnes âgées ici économisent tout ce qu'elles peuvent pour s'acheter une Cadillac et aller passer l'hiver à Phoenix. Ce n'est pas le cas des jeunes fermiers. Ceux-ci se débattent pour survivre. Ils sont sur le point de faire faillite.

Mme Cutler: Sauf tout le respect que je vous dois, votre perception semble traduire un préjugé très marqué à l'égard des personnes âgées parce que dans ce groupe — et c'est le cas de tous les groupes au Canada — il y en a qui sont riches et d'autres qui sont très pauvres. Chose certaine, il est dangereux de répandre ce mythe selon lequel toutes les personnes âgées sont riches.

Le sénateur Gustafson: Ce n'est pas ce que je dis. Je vous raconte seulement ce que je vois dans la région où je vis, où les personnes âgées ont très bien réussi, et il y a plusieurs raisons à cela.

Mr. Gleberzon: My grandfather, in fact, was a farmer in Saskatchewan and he always used to tell me he was land rich and cash poor, and that was his whole life. In fact, that is what he did for the rest of his life. My father, by the way, left the farm as soon as he could. That was in the Depression years.

My understanding is that if we look at seniors right across Canada, as we were saying, 40 per cent of them are not in the situation where they have a lot of money.

Senator Gustafson: I understand that.

Mr. Gleberzon: They are people who receive guaranteed income supplements, which means their annual income is around, if they are topped up, maybe \$13,000 a year. If those people are able to travel, if they have families outside, they certainly do not have a car. Without the availability of buses as a viable option, then they will not be able to move from one city to another. That seems to be the case. We hear this, as I said, right across the country.

Senator Gustafson: We have had people before this committee who indicate that, with deregulation, the rural areas would be better off if open to competition and bidding.

Mr. Gleberzon: That is always a possibility. However, based on what we have seen so far, that does not seem to last very long.

Senator Adams: The \$2.25 fare to go anywhere within the city — it is subsidized by Ontario taxpayers. Are there any special rates offered, say, to seniors or retired people?

Mr. Gleberzon: As I understand it, \$2.25 is the standard fare for a trip. It is the standard fare for bus, streetcar or subway in the City of Toronto — or any combination thereof. A trip will take you from roughly Lake Ontario to Steeles — and I am not sure of the east-west boundaries. You can travel the whole city of Toronto, as long as you have a transfer.

We used to have zones, but no longer. However, once you go beyond Steeles, which is the northern boundary of Toronto, or you get beyond the eastern or western boundaries of Toronto, there is a whole other service for which you pay totally different amounts.

I happen to pay on a monthly basis. I park my car at the subway station, where I do not have to pay for parking. It is included in the fare. I pay \$85.75 a month. However, I understand that fare is going up soon.

Senator Adams: Another \$20?

Mr. Gleberzon: I do not know if it will be \$20.

Ms Cutler: We have heard that it will go up by 20 per cent soon, and then another 20 per cent the end of the year.

M. Gleberzon: Mon grand-père était agriculteur en Saskatchewan, et il me disait toujours qu'il était riche en terre mais pauvre en argent comptant, et ce fut le cas toute sa vie. C'est comme ça qu'il a été le reste de sa vie. Mon père, soit dit en passant, a quitté la ferme dès qu'il a pu. C'était à l'époque de la grande dépression.

D'après ce que j'en sais, si l'on examine la situation de toutes les personnes âgées du Canada, comme nous le disions, 40 p. 100 d'entre elles n'ont pas beaucoup d'argent.

Le sénateur Gustafson: Je comprends.

M. Gleberzon: Il y a des gens qui touchent le Supplément de revenu garanti, ce qui veut dire que leur revenu annuel est d'environ 13 000 \$ par an, si on arrondit un peu. Si ces gens peuvent travailler, s'ils ont de la famille loin de chez eux, chose certaine, ils n'ont pas de voiture. S'ils n'ont pas accès à un service d'autocar, ils ne peuvent pas se déplacer d'une ville à l'autre. Cela semble être le cas. Comme je l'ai dit, c'est ce qu'on entend partout au pays.

Le sénateur Gustafson: Certains témoins ont dit au comité qu'avec la déréglementation, les régions rurales seraient mieux desservies si elles étaient ouvertes à la concurrence et s'il y avait des appels d'offres.

M. Gleberzon: C'est toujours une possibilité. Cependant, d'après ce que nous avons vu jusqu'à présent, ces améliorations ne semblent pas durer très longtemps.

Le sénateur Adams: Ce tarif de 2,25 \$ qui permet d'aller partout en ville — c'est subventionné par le contribuable de l'Ontario. Est-ce qu'on offre des tarifs spéciaux, par exemple, aux personnes âgées ou retraitées?

M. Gleberzon: Si je comprends bien, 2,25 \$ est le tarif normal pour tout déplacement. C'est le tarif normal pour l'autobus, le tramway ou le métro dans la ville de Toronto — ou une combinaison des trois. Vous pouvez aller du lac Ontario à peu près jusqu'à Steeles — et je ne suis pas sûr des frontières est-ouest. Vous pouvez parcourir toute la ville de Toronto, à condition d'avoir une correspondance.

Nous avions autrefois des zones, mais il n'y en a plus. Cependant, dès que vous dépassez Steeles, qui est la frontière nord de Toronto, ou que vous dépassez les frontières est ou ouest de Toronto, il faut emprunter un service de transport tout à fait différent pour lequel on paie un montant totalement différent.

Je paie sur une base mensuelle. Je gare ma voiture à la station de métro où je n'ai pas à payer pour le stationnement. C'est inclus dans le prix du passage. Je paie 85,75 \$ par mois. Mais il paraît que le tarif va augmenter prochainement.

Le sénateur Adams: Encore 20 \$ de plus?

M. Gleberzon: Je ne sais pas si ce sera 20 \$.

Mme Cutler: Nous avons entendu dire qu'il allait augmenter de 20 p. 100 prochainement et de 20 p. 100 encore à la fin de l'année.

Mr. Gleberzon: That is because the province has said it will kick in some money, but again, that is not enough. The federal government has not stated if it is going to kick in anything.

So the Ontario system has a publicly owned system — the VIA system — and that is a bus system primarily and there are trains. People are totally dependent on those for commuting; their lives revolve around whatever time those buses and trains arrive and depart, because so many people live in the bedroom communities to the east, west and north of the city.

The highways, of course, are used, but they are very congested. As we said, a lot of seniors are reluctant to use highways of drive at night. For northern communities in particular, the intercity transportation available is extremely limited.

Senator Adams: Are you referring to people who are retired or over the age of 50?

Mr. Gleberzon: We understand, according to the report, 10 per cent of riders are seniors, and we are assuming that the report refers to “senior” as anyone over 65. That translates to about 800,000 passengers — possibly 400,000 return trips.

Senator Adams: If a retired couple wanted to go to, say, Florida, are there any organizations that get together and charter a bus? Do you have anybody else to do that, or does the bus company do that?

Mr. Gleberzon: For a lot of people, especially older people on moderate incomes, that is probably the principal way they can travel throughout North America. They cannot afford to go outside of North America, so they will hire on a charter bus tour.

The chartered bus tour costs, of course, vary. As far as I know, they are not regulated other than for vehicle safety features and so forth. Less than 5 per cent of seniors actually go south for the winter — especially nowadays with the exchange rate and interest rates.

For many people, intercity travel — without charter travel — is the major way to go. Vans obviously offer a travel alternative. However, my bet is that if there are a number of individuals or companies providing travel by vans, it will not be long before there are only one or two companies running the whole show. That is just how the system seems to work in North America.

Senator Adams: A lot of people are retiring in Elliot Lake. There used to be a mine there.

Mr. Gleberzon: That is right. What they have found is that many of them have to go south if their health deteriorates. Serious medical treatments — cancer treatments, for example — are either not available in the northern part of the province or they are limited in terms of availability. Many patients have to travel south.

We have recently been in a dispute with the Ontario government regarding whether it is the government or the patients who pick up the costs of travel for health care to the south. I believe the government has decided that they are

M. Gleberzon: C'est parce que la province a dit qu'elle allait ajouter de l'argent, mais ce n'est toujours pas assez. Le gouvernement fédéral n'a pas dit s'il allait contribuer quoi que ce soit.

L'Ontario a donc un système public, VIA, puis un service d'autocars surtout, et il y a les trains. Les gens en dépendent entièrement pour se déplacer; leur vie dépend entièrement de l'horaire de ces autocars et de ces trains parce que beaucoup de gens habitent dans des villes dortoirs à l'est, à l'ouest et au nord de la ville.

Bien sûr, on se sert des autoroutes, mais elles sont très congestionnées. Comme nous l'avons dit, beaucoup de personnes âgées hésitent à emprunter les autoroutes ou à conduire la nuit. Surtout pour les localités du nord, les transports interurbains sont très rares.

Le sénateur Adams: Parlez-vous des retraités ou des plus de 50 ans?

M. Gleberzon: D'après le rapport, 10 p. 100 des voyageurs sont des personnes âgées et nous imaginons que les auteurs entendent par là les plus de 65 ans. Cela équivaut à 800 000 voyageurs, soit l'équivalent de 400 000 aller-retour.

Le sénateur Adams: Imaginons qu'un couple à la retraite veuille se rendre en Floride. Y a-t-il des associations qui peuvent nolisier un autocar? Y a-t-il quelqu'un qui s'en charge pour vous ou est-ce que c'est la compagnie d'autocars qui le fait?

M. Gleberzon: Pour beaucoup de gens, surtout les personnes âgées à revenu moyen, c'est sans doute le principal mode de transport en Amérique du Nord. Ils n'ont pas les moyens d'aller à l'extérieur de l'Amérique du Nord, ils vont donc prendre un autobus nolisé.

Le prix des circuits en autobus nolisé varie, évidemment. À ma connaissance, il n'y a pas de règles qui s'appliquent sauf pour la sécurité du véhicule. Moins de 5 p. 100 des personnes âgées se rendent dans le sud en hiver, surtout de nos jours vu le taux de change et les taux d'intérêt.

Pour bien des gens, les transports interurbains — sans autocar nolisé — sont le principal moyen de transport. Il y a évidemment aussi les fourgonnettes. Par contre, s'il y a quelque particulier ou entreprise qui offre ce service, ce ne sera pas long avant qu'une ou deux entreprises seulement s'assurent le monopole. C'est ainsi que cela fonctionne en Amérique du Nord.

Le sénateur Adams: Beaucoup de gens prennent leur retraite à Elliot Lake. Avant, il y avait une mine là-bas.

M. Gleberzon: Oui. On s'est aperçu que beaucoup d'entre eux doivent aller dans le sud si leur santé se détériore. Les traitements médicaux lourds, comme pour le cancer, n'existent pas dans le nord de la province ou sont difficiles à se procurer. Beaucoup de malades doivent aller dans le sud.

Récemment, nous avons eu un différend avec le gouvernement de l'Ontario sur la question de savoir si c'est à lui ou aux malades d'acquitter les frais de déplacement pour aller se faire soigner dans le sud. Je pense que le gouvernement a décidé qu'il était

responsible. Of course, the government will do so for the most economical means of transportation possible. For many people that will be via bus because they may not have someone who can drive them. If they need a treatment, it is very unlikely that they will be able to drive from Elliot Lake, which is a long way from here.

Ms Cutler: We would like to see some more tangible signs that that would happen.

Senator Maheu: You were speaking about the impact of deregulation at the beginning of your brief. You state, "27 per cent of these communities will lose all bus services and an additional 34 per cent will suffer reduced services." Given the increase in our aging population, ridership can only grow. I do not think it can go down.

How do you, then, arrive at that conclusion? Other witnesses today have been saying that the minute one bus company stops servicing the line, competition will jump in and offer that service.

I do not think anyone else stated they would completely lose service. How much do you disagree with other witnesses on this point, all aspects considered?

Mr. Gleberzon: We took these figures from a 1999 KPMG study. We do not have more current figures available to us. Other witnesses may. We do believe competition may increase initially. However, the process we have witnessed, wherever deregulation has occurred, is that in a very short period of time, just one top-dog company emerges. That company then makes decisions based on whatever economic considerations it considers to be most important.

It happened that way in the airline industry throughout North America, and largely throughout the rest of the world. The number of airlines that are now providing services has been reduced, as has the quality of the services provided. The costs have not been reduced much. One reason is because the cost of fuel has gone up as well.

The other consideration, however, concerns the environmental impact, too, of buses. Buses appear to be far more environmentally friendly than any other alternative mode of transportation, including vans, which run on the same principles as automobiles.

Senator Maheu: You were speaking about the seniors and the mobility aspect. I was thinking about the megacities. Toronto went through it. Montreal has just gone through it. The cost of housing in the Greater Toronto Area is out of sight. I have many friends who have found it essential to get away from Toronto because they just cannot afford their rent.

Several other cities are going through the same phenomenon. Do you think the answer is turning to government again? Regarding government services, we have one taxpayer — be it provincial, federal, or municipal. If we start asking for more money for transportation subsidies, are we not going to be digging into money that would be normally put into health use,

responsible. Évidemment, le gouvernement choisira le moyen de transport le plus économique possible. Pour bien des gens, ce sera l'autocar parce qu'ils n'ont peut-être personne pour les conduire. S'ils ont besoin d'un traitement, il est très peu probable qu'ils pourront conduire à partir d'Elliot Lake, qui est très loin d'ici.

Mme Cutler: Nous aimerions que quelque chose de plus tangible soit fait.

La sénatrice Maheu: Vous parliez des effets de la déréglementation au début de votre mémoire. Vous dites que 27 p. 100 de ces localités vont perdre tout service d'autocar et 34 p. 100 de plus vont subir une réduction de service. Vu l'augmentation de la population vieillissante, le nombre de voyageurs ne peut qu'augmenter. Je ne vois pas comment il peut baisser.

Comment pouvez-vous donc aboutir à cette conclusion? D'autres témoins aujourd'hui disent que dès qu'une compagnie d'autocars supprime une liaison, la concurrence se précipite pour offrir le service.

Personne d'autre, je crois, n'a dit que le service allait être complètement supprimé. Êtes-vous en désaccord avec les autres témoins sur ce point?

M. Gleberzon: Ces chiffres proviennent d'une étude de 1999 réalisée par KPMG. Nous n'avons pas de chiffres plus récents. D'autres témoins en ont peut-être. Il se peut effectivement que la concurrence augmente au début. Toutefois, ce que nous avons constaté, chaque fois qu'il y a eu déréglementation, c'est que peu après, c'est le plus fort qui l'emporte. L'entreprise prend ensuite des décisions en fonction des considérations économiques qu'elle juge importantes.

C'est ce qui est arrivé dans les transports aériens partout en Amérique du Nord et presque partout ailleurs dans le monde. Le nombre de compagnies aériennes qui offrent maintenant des services a baissé, tout comme la qualité des services offerts. Les coûts, eux, n'ont pas baissé beaucoup. Cela s'explique en partie à cause de l'augmentation du coût du carburant.

Il y a aussi l'effet des autocars sur l'environnement. Ils semblent moins dommageables pour l'environnement que les autres véhicules, y compris les fourgonnettes, qui s'apparentent davantage aux automobiles.

La sénatrice Maheu: Vous parliez des personnes âgées et de leur mobilité. Je pensais aux grandes villes. C'est arrivé à Toronto et cela vient de se produire à Montréal. Le coût du logement dans le Toronto métropolitain est exorbitant. Beaucoup de mes amis n'ont pas pu faire autrement que de quitter Toronto; ils n'ont plus les moyens de payer le loyer.

Plusieurs autres villes connaissent le même phénomène. La solution est-elle encore de se tourner vers les pouvoirs publics? Quand on parle des services de l'État, il n'y a qu'un seul payeur: qu'il s'agisse des gouvernements fédéral ou provinciaux ou des administrations municipales. Si l'on réclame plus d'argent en subventions pour le transport, n'allons-nous pas gruger ce qui

for example? One of our witnesses used that example and said: I would rather stand in line waiting for a bus service than stand in line waiting at a clinic or a hospital.

What to you think about that? I am thinking about your comments about the federal government not subsidizing enough. How do we justify going after them to say we need more money for intercity transportation?

Ms Cutler: If we look at each of the issues separately and individually, we do not get the whole picture. If people cannot get to a doctor or travel for proper treatment, they will cost the health care system more in the end. We have just commissioned a study on the cost to the health care system of not having affordable housing. The same idea could be applied to not having proper transportation.

Senator Maheu: That is interesting.

Ms Cutler: The whole issue of homecare involves children who have the responsibility of looking after their parents because the parents are at home without proper homecare attention. If parents are living in small towns and rural areas and the children are in urban areas, how do they get to each other without proper transportation? Then again, if one does not have proper homecare, what happens to their health?

Senator Maheu: Do you think that the ultimate responsibility lies with the federal government or should a tripartite agreement be reached on something like this?

Ms Cutler: It has to be, obviously, a tripartite agreement. However, as my colleague said before, without national standards that must come from Ottawa, one has a patchwork of facilities and services across the country — some are good and some terrible, but very few being excellent.

We find the same thing in health care. Health Canada is trying to develop indicators so that there will be a national standard for various aspects of health care. Without that, services just do not live up to expectation.

Senator Maheu: Would it be fair to say you are looking at national standards rather than national funding?

Ms Cutler: We are looking at both.

The Chairman: I wanted to say that leadership is very expensive.

Mr. Gleberzon: Rental housing is so expensive because of decisions made by governments. Before governments made other kinds of decisions, rents were not as expensive. Hence, the ultimate choice is whatever the government decides to do.

Governments have made certain decisions, in Ontario, for example, to deregulate the housing industry and to do away with rent controls. The decision was made because government decided that that is the way to get more rental housing built. This

normalement serait affecté aux soins de santé, par exemple? Un de nos témoins s'est servi de cet exemple et a dit qu'il préférerait faire la queue pour attendre l'autocar que pour être admis à l'hôpital ou à la clinique.

Qu'en pensez-vous? Je songe à ce que vous disiez à propos du fait que le gouvernement fédéral n'accorde pas suffisamment de subventions. Comment peut-on justifier de s'adresser à lui pour réclamer plus d'argent pour les transports interurbains?

Mme Cutler: Si l'on examine chaque question séparément, on n'a pas de tableau d'ensemble. Si des gens ne peuvent pas se déplacer pour aller chez le médecin ou subir un traitement, cela va finir par coûter plus cher au régime de santé. Nous venons de commander une étude sur le coût pour le régime de santé de l'absence de logements abordables. Le même raisonnement s'applique au système de transport.

La sénatrice Maheu: Voilà qui est intéressant.

Mme Cutler: Toute la question des soins à domicile fait intervenir les enfants qui doivent s'occuper de leurs parents parce que ceux-ci sont chez eux sans personne pour s'en occuper. Si les parents habitent dans une petite ville ou à la campagne et que les enfants habitent en région urbaine, comment peuvent-ils se rejoindre sans moyen de transport adéquat? Et puis, si l'on n'a pas de soins à domicile, qu'advient-il de sa santé?

La sénatrice Maheu: Pensez-vous que la responsabilité appartient en fin de compte au gouvernement fédéral, ou devrait-on conclure une sorte d'accord tripartite?

Mme Cutler: Cela doit forcément être un accord tripartite. Mais comme mon collègue l'a dit, en l'absence de normes nationales qui doivent venir d'Ottawa, nous sommes aux prises avec un méli-mélo d'installations et de services partout au pays. Certains sont bons et certains sont terribles mais très peu sont excellents.

C'est la même chose pour les soins de santé. Santé Canada tente de concevoir des indicateurs qui détermineront une norme nationale pour les divers aspects des soins de santé. Sans cela, les services ne répondent pas aux attentes.

La sénatrice Maheu: Pourrait-on dire que vous voulez des normes nationales plutôt qu'un financement national?

Mme Cutler: Nous voulons les deux.

La présidente: Le leadership est très coûteux.

M. Gleberzon: Les logements locatifs coûtent cher en raison des décisions prises par les gouvernements. Avant que les gouvernements ne prennent ces décisions, les loyers n'étaient pas si élevés. Par conséquent, c'est le gouvernement qui tranche toujours.

Certains gouvernements comme celui de l'Ontario ont décidé de réglementer le secteur de l'habitation et d'éliminer le contrôle des loyers. On a cru, ainsi, que davantage d'immeubles locatifs seraient construits. Or, la déréglementation n'a pas marché et ne

deregulation has not worked and it will not work because so many other factors are involved. That is not only true in Ontario. The studies we have done show that it is right across the country.

Housing and transportation are part of the determinants of health. To say that governments will make choices between whether to put money into transportation or health depends on how they define health.

If they take a broader, holistic view, as Ms Cutler says, they will make investments in areas like housing and health. In fact, the federal government has already spent \$680 million. They need the same kind of broad policy for transportation, including intercity buses.

Ms Cutler: Health Canada and other organizations and individuals across the country are heavily involved with so-called "healthy aging." In order to age with health, you have to be active. You have to be able to get around. You have to be able to do things. As Mr. Gleberzon said, transportation is but one of the determinants of well-being and quality of life. It could make the health care system a lot less costly in the long run.

The Chairman: Thank you for your openness. Your remarks this afternoon will be taken into consideration when we prepare our recommendations to the minister.

This concludes our hearings here in Toronto. Before we leave, I want to thank the witnesses and observers. I want to thank my colleagues of the Senate, the library researcher and our friend Martin who helps us with the research, our clerk, reporters, translators, and technicians. Some of our colleagues, unfortunately, have already left to catch a flight, but we were happy that the Senate is not sitting today so our senators here could be sitting with you.

The committee adjourned.

marchera pas parce qu'il y a bien d'autres facteurs en jeu. Cela ne vaut pas que pour l'Ontario. Des études ont démontré que c'est ce qui se produit dans tout le pays.

Le logement et le transport sont des facteurs déterminants de la santé. Selon la façon dont les gouvernements définissent la santé, ils choisiront d'investir dans le transport ou la santé.

S'ils adoptaient plutôt une vue globale et holistique, comme l'a dit Mme Cutler, ils investiraient à la fois dans le logement et la santé. D'ailleurs, le gouvernement fédéral a déjà dépensé 680 millions de dollars. Il lui faut adopter la même politique d'ensemble pour le transport, y compris le transport interurbain.

Mme Cutler: Santé Canada, des organisations et des particuliers de toutes les régions du pays travaillent activement à ce qu'on appelle vieillir en bonne santé. Pour vieillir en bonne santé, vous devez être actif. Vous devez pouvoir vous déplacer. Vous devez pouvoir faire ce que vous voulez faire. Comme l'a dit M. Gleberzon, le transport est l'un des facteurs déterminants du bien-être et de la qualité de vie. À long terme, un bon réseau de transport réduit les coûts des soins de santé.

La présidente: Merci de votre franchise. Nous tiendrons compte de vos remarques dans l'élaboration de nos recommandations au ministre.

Cela met fin à nos audiences à Toronto. Avant de partir, je tiens à remercier les témoins et les observateurs. Je remercie aussi mes collègues du Sénat, l'attaché de recherche et de la bibliothèque et notre ami Martin qui nous aide dans nos recherches, le greffier, les sténographes, les interprètes et les techniciens. Malheureusement, certains de nos collègues ont dû partir plus tôt pour prendre l'avion, mais, heureusement, le Sénat ne siégeait pas aujourd'hui et de nombreux sénateurs ont ainsi pu se joindre à nous.

La séance est levée.

from the Canadian Association of Retired Persons:

Bill Gleberzon, Associate Executive Director;

Judy Cutler, Director of Communications.

De l'Association canadienne des individus retraités:

Bill Gleberzon, directeur exécutif associé;

Judy Cutler, directrice des Communications.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES

Thursday, March 28, 2002 (morning session):

From the University of Toronto, Civil Engineering:

Richard Soberman, Professor Emeritus of Civil Engineering.

From Coach Canada:

James J. Devlin, President;

Deborah Nayler, Director of Human Resources.

From the Ontario Northland:

Susan Schrempf, Senior Director Marine Services and Service Improvement;

Joan Buckolz, Manager of Administration and Information Services — Passenger.

Thursday, March 28, 2002 (afternoon session):

From the Advisory Council on Accessible Transportation:

Stephen Little, Chair, Advisory Committee on Accessible Transportation.

From the Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, President;

Dave Carroll, Director, Safety and Maintenance;

Ray Burley, Chairman of the Board & Operator of Can-ar Coach Service.

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le jeudi 28 mars 2002 (avant-midi):

De l'Université de Toronto, génie civil:

Richard Soberman, professeur émérite de Génie civil.

De Coach Canada:

James J. Devlin, président;

Deborah Nayler, directrice des Ressources humaines.

D'Ontario Northland:

Susan Schrempf, directrice principale, Services maritimes et Programme d'amélioration du service;

Joan Buckolz, responsable des services d'administration et d'information — Voyageurs.

Le jeudi 28 mars 2002 (après-midi):

Du Conseil consultatif sur le transport accessible:

Stephen Little, président, Comité consultatif sur le transport accessible.

De l'Ontario Motor Coach Association:

Brian Crow, président;

Dave Carroll, directeur, Sécurité et entretien;

Ray Burley, président du Conseil et exploitant de Can-ar Coach Service.

(Suite à la page précédente)



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, April 17, 2002

Issue No. 27

Thirteenth meeting on:
The examination of issues facing the
intercity busing industry

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 17 avril 2002

Fascicule n° 27

Treizième réunion concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant
l'industrie du transport interurbain par autocar

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, c.p.	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

*Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2002
(44)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Forrestall, Gustafson, LaPierre, Oliver and Phalen (9).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

From the Rural Secretariat, Rural and Co-Operatives Secretariats:

Donna Mitchell, Executive Director;

Christian Fortin, Senior Analyst.

From Autobus Maheux:

Pierre Maheux, Vice President.

The witnesses from Autobus Maheux and the Rural Secretariat made a presentation and answered questions.

Autobus Maheux and the Rural Secretariat submitted a brief.

At 8:04 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2002
(44)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 32, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Forrestall, Gustafson, LaPierre, Oliver et Phalen (9).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité examine les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002, et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

Du Secrétariat rural:

Donna Mitchell, directrice exécutive;

Christian Fortin, analyste principal.

D'Autobus Maheux:

Pierre Maheux, vice-président.

Les représentants d'Autobus Maheux et du Secrétariat rural font une déclaration et répondent aux questions.

Les représentants d'Autobus Maheux et du Secrétariat rural soumettent un mémoire.

À 20 h 04, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:32 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair

[*English*]

The Chairman: I wish to welcome our witnesses to this hearing.

[*Translation*]

This evening, we will be hearing from two witnesses from the Rural Secretariat, a government body which, I hope, will enlighten us about the needs of a significant segment of the bus transportation clientele and Autobus Maheux, a Quebec bus company.

[*English*]

For the benefit of our witnesses, I will say a few words about why we have been asked to study intercity busing. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system.

The bus mode is inexpensive, can go virtually everywhere and is environmentally friendly. There are several possible explanations for the decline. One is that people are better off than they used to be and are travelling by automobile. It could be that more people are living in big cities. It could be that there is too much government regulation and that it varies too much from one province to another.

This is what we hope to learn about in the weeks and months to come. Our first witness will be the Rural Secretariat, followed by Autobus Maheux.

I would ask the Rural Secretariat to please proceed.

Ms Donna Mitchell, Executive Director, Rural Secretariat: Madam Chair and members of the committee, thank you for inviting the Rural Secretariat to be here today.

[*Translation*]

I am pleased to have this opportunity to make some comments about transportation and rural communities and to answer questions.

I am the Executive Director of the Rural Secretariat in the Department of Agriculture and Agri-Food. With me is Mr. Fortin, Manager, Policy Development Section and Rural Lens.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 32 pour étudier les difficultés rencontrées par les stratégies touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

[*Français*]

Ce soir, nous entendrons deux témoins du Secrétariat rural, un organisme du gouvernement fédéral qui, je l'espère, saura nous éclairer sur les besoins d'un important segment de la clientèle du transport par autocar et Autobus Maheux, un transporteur du Québec.

[*Traduction*]

Voici quelques renseignements pour nos témoins: Je veux dire quelques mots des raisons pour lesquelles on nous a demandé d'étudier le transport interurbain par autocar. Pour l'essentiel, le problème tient à la baisse de la clientèle, depuis plusieurs décennies, dans le transport interurbain par autocar. Cette diminution est très malencontreuse, car l'autocar constitue un élément important dans le transport des passagers.

L'autocar est un moyen de transport peu coûteux, il permet d'aller à peu près partout et il est écologique. Cette diminution peut s'expliquer de différentes manières. Tout d'abord, les Canadiens sont plus à l'aise financièrement et ils voyagent en voiture. Il se pourrait aussi que les gens ont plus tendance à vivre dans les grandes villes. Il se pourrait que la réglementation gouvernementale soit trop lourde et qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

C'est ce que nous espérons apprendre dans les semaines et les mois à venir. Notre premier témoin sera le Secrétariat rural, et le deuxième, les Autobus Maheux.

Je donne maintenant la parole au Secrétariat rural.

Mme Donna Mitchell, directrice exécutive, Secrétariat rural: Madame la présidente et mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie d'avoir invité le Secrétariat rural ici ce soir.

[*Français*]

C'est avec plaisir que je profite de l'occasion de faire certaines observations sur le transport et les collectivités rurales et de répondre à certaines questions.

Je suis la directrice exécutive du Secrétariat rural au ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire. Je suis accompagnée de M. Fortin, gestionnaire de la section de l'élaboration des politiques et de la Lentille rurale.

[English]

The Rural Secretariat recognizes that its research in transportation issues is not extensive. We have not had the technical expertise to provide comments on issues such as concentration of ownership and bus safety standards, nor do we have an extensive analysis of deregulation. However, we have concentrated on the issues brought to our attention by rural citizens and the experiences that we have observed in other countries.

We have noted that the Solidarité rurale du Québec has appeared as a witness before this committee. As an umbrella organization in Quebec, it is regarded as a key rural voice. Many of the concerns in their brief are consistent with our perspective, particularly the importance of transportation for the health and employment of rural residents and their overall participation in community life.

They also emphasize the implications for those who are aging and those who are economically disadvantaged. Consistent with our view and the British approach, they want public transportation to maintain and revitalize small communities and prevent the exodus of their residents.

The role of the Rural Secretariat is to coordinate with its federal partners to help ensure that national policies and programs have a positive impact on rural communities and to strengthen the capacity of rural communities in Canada. Therefore, my comments will focus on transportation challenges as they pertain to rural communities. I will talk about rural transportation needs for travelling to work, community economic development and accessing health services. I will note some of the work of the Rural Secretariat and share what rural Canadians have told us about their transportation barriers.

Also, the Rural Secretariat has mechanisms for accessing the rural voice. We would be pleased to offer their use should the committee be interested in consulting users of intercity transportation systems who live in rural and remote Canada.

Finally, because of the interest expressed by the committee in the experiences of Britain and the United States, I will also highlight some of the recent efforts in those countries and some preliminary observations that may be important to decision makers in Canada.

Our discussion of rural in Canada is complicated by the many existing definitions of what rural Canada is and by the lack of statistics at the small community level. There are two definitions commonly used in defining "rural." Based on the definition of the Organization of Economic Cooperation and Development — OECD — 31 per cent of Canada is considered rural, with a population of less than 150 persons per square kilometre. Statistics Canada denotes rural as towns with a population of less than 10,000 persons, or 22 per cent of Canada's population, but the Statistics Canada definition excludes remote communities with populations of between 10 and 20,000, which most of us would consider rural by nature.

[Traduction]

Le Secrétariat rural reconnaît que son étude sur les problèmes de transport n'est pas étendue. Nous n'avons pas la compétence technique pour commenter des problèmes comme la concentration de la propriété et les normes de sécurité des autocars. Nous n'avons pas fait non plus une analyse exhaustive de la déréglementation. Nous nous sommes concentrés sur les expériences d'autres pays applicables au Canada et sur les problèmes soulevés dans d'autres pays par les citoyens ruraux.

Nous avons noté que Solidarité rurale du Québec est le seul organisme non gouvernemental au mandat spécifiquement rural qui ait témoigné devant ce comité. Cet organisme cadre est considéré comme un porte-parole essentiel des régions rurales du Québec. Plusieurs enjeux décrits dans son témoignage correspondent à notre perspective, surtout l'importance du transport pour la santé et l'emploi des résidents ruraux et pour leur participation à la vie de la collectivité.

Cet organisme insiste également sur le sort des personnes âgées et des personnes à faible revenu. Conformément à notre point de vue et à la perspective britannique, il souhaite que les transports publics assurent la pérennité et l'essor des petites collectivités, et qu'ils permettent d'éviter l'exode de leurs résidents.

Le Secrétariat rural a pour rôle d'assurer la coordination avec ses partenaires fédéraux afin que les politiques et les programmes nationaux aient une incidence positive sur les collectivités rurales et qu'ils renforcent leur capacité au Canada. Je vais donc mettre l'accent sur l'enjeu des transports pour les collectivités rurales. Je vais parler des transports nécessaires pour se rendre au travail, pour assurer le développement économique des collectivités et pour accéder aux services de santé. Je signalerai les travaux du Secrétariat rural et les obstacles en matière de transport dont nous ont parlé des Canadiens ruraux.

Par ailleurs, le Secrétariat rural s'est donné des moyens pour être à l'écoute des gens des régions rurales. Il serait heureux de les mettre à la disposition du comité si celui-ci souhaite consulter les usagers des systèmes de transport interurbain qui vivent dans les régions rurales et éloignées du Canada.

Enfin, comme le comité s'intéresse aux expériences menées en Grande-Bretagne et aux États-Unis, je décrirai certains efforts déployés récemment dans ces pays et ferai part d'observations préliminaires à l'intention des décideurs au Canada.

Pour nous, le débat sur le Canada rural est compliqué par les nombreuses définitions que l'on donne au terme rural et par le manque de statistiques sur les petites collectivités. On emploie couramment deux définitions pour définir la notion de ruralité. Selon la définition de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), 31 p. 100 du Canada est considéré comme rural, soit une densité de moins de 150 personnes par kilomètre carré. Statistique Canada, pour sa part, qualifie de rurales les agglomérations comptant moins de 10 000 personnes, soit 22 p. 100 de la population canadienne, mais sa définition exclut les collectivités éloignées dont la population s'établit entre 10 000 et 20 000 personnes, ce que nous considérerions d'emblée comme rurales.

Canada has one of the lowest population densities within the OECD. According to the 1996 census, there are about 9 million Canadians living in rural and remote Canada. The recently published census data shows that the population in rural areas grew at a rate of less than 1 per cent between 1996 and 2001, compared with growth in urban areas of over 3 per cent.

Our rural population has a greater proportion of elderly Canadians than its urban counterpart, which suggests transportation solutions must take into account an older population.

Some communities, such as North Hatley in Quebec and the Okanagan Valley in British Columbia, are attractive for retirement, also indicating a need to consider age-appropriate services and infrastructure.

Canada's rural geography, with its widely disbursed population, poses challenges that do not exist in other countries for delivering public and private sector services such as transportation. A lower population density drives the per capita cost of basic infrastructure considerably higher than in urban Canada. Many rural citizens express the view that existing infrastructure is inadequate to support the movement of goods and services for a growing economy.

Further, rural and remote Canada is not homogeneous. For our purposes, we delineate three distinct types of rural communities, which are defined in part by their interdependence with and proximity to the urban economy.

First, there are relatively prosperous rural communities such as Osgoode and Manotick in Ontario, which are adjacent to urban centres. We call them metro-adjacent. They have a sufficient tax base to support adjustment and to attract private-sector partnerships. Their transportation challenge is how to integrate their needs into the urban development strategies, including public transportation strategies, of the nearby cities.

Second, there are rural communities located in the heartland of Canada, such as those found in the Annapolis Valley. They are further away from the urban core and more disbursed. Often, they have resource-based economies and large youth out-migration and aging populations. They require transportation policies that will help bolster long-term socio-economic stability and support communities to develop their human capacity.

In both the metro-adjacent and heartland communities, a significant portion of family income comes from their employment in urban centres. They need access to transportation to keep their jobs and to get their goods to market.

Le Canada est un des pays de l'OCDE dont la densité de population est la plus faible. Selon le recensement de 1996, environ 9 millions de Canadiens vivent en régions rurales et éloignées. Des données de recensement récemment publiées révèlent que la croissance démographique des régions rurales a été inférieure à 1 p. 100 entre 1993 et 2001, alors qu'elle dépassait 3 p. 100 dans les régions urbaines.

Comme nos campagnes comptent une plus grande proportion de gens âgés que les villes, les solutions au problème des transports devront tenir compte de cette réalité.

Certaines collectivités, comme North Hatley au Québec et la vallée de l'Okanagan en Colombie-Britannique, sont des pôles d'attraction pour les retraités, ce qui montre aussi la nécessité d'envisager des services et des infrastructures adaptés à ce groupe d'âge.

La géographie rurale du Canada et sa population largement dispersée posent des défis qui n'existent pas dans d'autres pays en ce qui a trait à la prestation de services publics et privés, comme le transport. La faible densité démographique fait grimper beaucoup plus haut que dans les villes canadiennes le coût par habitant de l'infrastructure de base. D'après de nombreux citoyens ruraux, l'infrastructure rurale existante est insuffisante pour soutenir le déplacement des biens et des services d'une économie en croissance.

De plus, le Canada des régions rurales et éloignées n'est pas homogène. Nous distinguerons quant à nous trois types distincts d'activités rurales, types qui sont définis en partie par leur dépendance à l'égard de l'économie urbaine ou par la distance qui les en sépare.

D'abord, il y a les collectivités rurales relativement prospères, comme Osgoode et Manotick en Ontario, qui sont voisines de centres urbains. Nous les appellerons adjacentes à une grande ville. Elles disposent d'une assiette d'imposition suffisante pour soutenir l'adaptation et attirer le partenariat du secteur privé. Leur défi en matière de transport est d'intégrer leurs besoins aux stratégies de développement urbaines de la grande ville voisine, y compris les stratégies de transport public.

Deuxièmement, il y a des collectivités rurales situées au coeur du Canada, comme celles que l'on trouve dans la vallée de l'Annapolis. Elles sont plus éloignées du noyau urbain et plus dispersées. Elles se caractérisent souvent par une économie axée sur les ressources, une forte migration des jeunes et une population vieillissante. Elles ont besoin de politiques de transport qui soient propices à une stabilité socio-économique à long terme et qui aident les collectivités à développer leur capacité humaine.

Dans les collectivités adjacentes à une grande ville ou situées au coeur du Canada, une bonne part du revenu familial vient d'emplois situés dans les centres urbains. Les habitants de ces collectivités ont besoin d'avoir accès au transport pour garder leur emploi et acheminer leurs marchandises jusqu'au marché.

Third, remote communities such as the Gaspé region in Quebec are linked to a sparse roads network. Because the region is located so far from markets, the cost of transportation is a challenge to the economic development of the region, affecting both the viability of businesses as well as the sustainability of the community.

Remote communities also include northern ones, like Rankin Inlet. They have a young Aboriginal population and risk becoming permanently marginalized. All remote and northern communities require solutions that provide socio-economic sustainability.

[Translation]

Each type of rural community has different challenges with respect to transportation, and each requires its own specific solutions.

In our work, we remind people that we should perhaps pay special attention to the viability of communities located in Canada's heartland, and in remote regions.

[English]

As you may be aware, the Rural Secretariat has a horizontal coordination mandate. It does not have a mandate specifically for transportation. However, we do work with Transport Canada as well as other federal departments and agencies on an ongoing basis to provide advice and guidance on how to take rural and remote Canada into consideration while developing new initiatives.

Through the rural dialogues, the Rural Secretariat has reached about 10,000 Canadians over the last four years. The rural dialogues enable rural and remote Canadians to identify and discuss the challenges they face. Participants have told us that the lack of access to reliable and affordable transportation infrastructure is the key barrier to community development. For those who must travel long distances on a frequent basis to access health care, transportation costs are a genuine problem.

In 2001, the rural dialogue was held in Chapleau, Ontario. These participants discussed the challenges their communities face. A major theme was the need to have infrastructure to support and sustain community development opportunities. In particular, public transportation was regarded as an essential element that requires attention. Chapleau has no scheduled bus service and the roads are considered remote. Currently, it has a VIA Bus car service, which provides rides to and from Sudbury and White River three days a week. Participants contended that the lack of adequate transportation affects the communities' ability to diversify their economies and to access health and education services. In addition, it makes it difficult to obtain and keep a job, particularly for young Aboriginals.

Troisièmement, les collectivités éloignées, comme celles de la Gaspésie au Québec, ne sont accessibles que par un réseau routier ténu. Comme elles sont éloignées des marchés, leur développement économique est freiné par les coûts de transport, de sorte que leur viabilité et celle de leur entreprise en souffre.

Cette catégorie comprend des localités nordiques comme Rankin Inlet. Elles comptent une jeune population autochtone et courent le risque de se trouver définitivement marginalisées. Toutes les collectivités éloignées et nordiques ont besoin de solutions qui assureront leur survie socio-économique.

[Français]

Chaque type de collectivité rurale présente des défis différents en ce qui a trait au transport et chacune nécessitera des solutions qui lui sont propres.

Dans notre travail, nous rappelons qu'il faudra peut-être accorder une attention particulière à la viabilité des collectivités situées au coeur du Canada et dans les régions éloignées.

[Traduction]

Comme vous le savez sans doute, le Secrétariat rural a un mandat de coordination horizontale et il n'a pas le mandat de s'occuper du transport. Toutefois, nous travaillons régulièrement avec Transports Canada ainsi qu'avec d'autres ministères et organismes fédéraux pour les conseiller et les orienter dans la prise en compte des réalités du Canada rural et éloigné lorsqu'ils élaborent de nouveaux projets.

Par le biais des dialogues ruraux, le Secrétariat rural a communiqué avec environ 10 000 Canadiens au cours des quatre dernières années. Les dialogues ruraux permettent aux Canadiens des régions rurales et éloignées de cerner les problèmes auxquels ils sont confrontés et d'en discuter. Les participants ont déclaré que la difficulté d'accès à une infrastructure de transport fiable et abordable était l'obstacle essentiel au développement des collectivités. Pour ceux qui doivent voyager souvent sur de longues distances pour avoir accès à des soins de santé, les coûts de transport sont un véritable problème.

En 2001, un dialogue rural a eu lieu à Chapleau, en Ontario. Les participants ont discuté des défis auxquels faisaient face leurs collectivités. Un thème majeur a été la nécessité de se doter d'une infrastructure pour soutenir les possibilités de développement communautaire. Le transport en commun, en particulier, a été vu comme un élément essentiel à prendre en considération. Chapleau n'a pas de service d'autocars à horaire fixe et est considérée comme une collectivité éloignée. À l'heure actuelle, on y trouve un service d'automotrice, qui assure le service entre Sudbury et White River dans les deux sens trois jours par semaine. Selon les participants, le manque de service de transport adéquat nuit à la capacité de la collectivité de diversifier son économie et d'avoir accès à des services de santé et d'éducation. De plus, les jeunes Autochtones, surtout, ont de ce fait de la difficulté à obtenir et à garder un emploi.

Representatives of the Chapleau health services emphasize that accessibility of services is a major challenge and suggested improving transportation linkages with other communities as a possible solution.

In 2001, three regional rural conferences were held across Canada that echo the views experienced by those in Chapleau. In the B.C. conference, participants underscored that rural areas do not have many transportation options. Carpooling is nonexistent and there is no public transit. B.C. participants have consistently emphasized the difficulties in accessing health services. They are often distant and for those without transportation, for special groups like seniors, the disabled and First Nations, access is made particularly difficult. For these populations, travel is expensive, time-consuming, and takes a physical toll on those whose health is already compromised.

At the Ontario conference, participants identified the lack of transportation as a threat to their sense of community.

At the Nova Scotia conference, participants indicated that seniors, single parents, the disabled, post-secondary students, others on fixed income and those searching for work need an adequate and affordable rural transportation system.

We all need to be cognizant of what transportation means to rural individuals each day, and particularly, but not limited to, those on low incomes for finding and keeping a job, for maintaining health, for diversifying their communities and making them more prosperous and competitive.

The Rural Secretariat delivers the Canadian Rural Partnership, CRP, a four-year, \$20-million initiative, which began in 1998 and has been renewed. A component of the CRP was the pilot projects initiative, which funded projects that were creative, transferable and had at least one federal partner. We have looked at the results of several pilot projects on transportation and have drawn a few conclusions.

In Antigonish and Guysborough County, a project was developed to help rural residents, especially the elderly, disabled and low-income, stay in the region by providing transportation to health services, grocery shopping and visiting family. In Bellechasse, Quebec, a project aimed to integrate existing passenger transportation and to promote linkages within the region. Neither project could make itself viable even though there was demand for the service. In the long term, sustainability was a problem, and users were frustrated with the lack of flexibility in matching their personal timing with the rides that were available.

Des représentants des services de santé de Chapleau ont signalé que l'accessibilité des services constituait un défi important et on suggérait l'amélioration des liens de transport avec d'autres collectivités comme solution possible.

En 2001, trois conférences rurales régionales tenues d'un bout à l'autre du Canada ont fait écho aux opinions et aux expériences des participants de Chapleau. À la conférence de la Colombie-Britannique, les participants ont souligné que les régions rurales n'avaient pas beaucoup d'options de transport. Le covoiturage est inexistant et il n'y a pas de transport en commun. Dans cette province, les participants n'ont pas manqué de rappeler les difficultés d'accès aux services de santé. Les points de service sont souvent éloignés et, pour les personnes qui sont sans moyen de transport et pour certains groupes, comme les gens âgés, les personnes handicapées et les Premières nations, il est particulièrement difficile d'y avoir accès. Pour eux, le voyage est cher, prend du temps et met à l'épreuve physiquement ceux dont la santé est déjà fragile.

À la conférence tenue en Ontario, les participants voyaient le manque de services de transport comme une menace pour leur sens communautaire.

À la conférence qui a eu lieu en Nouvelle-Écosse, les participants ont dit que les gens âgés, les familles monoparentales, les personnes handicapées, les étudiants de niveau postsecondaire, les personnes à revenu fixe ou celles qui cherchent du travail avaient besoin d'un système de transport rural adéquat et abordable.

Nous devons tous être conscients de ce que le transport signifie chaque jour pour les ruraux, en particulier ceux qui ont un revenu modeste, lorsqu'il est question de trouver et de garder un emploi, de se maintenir en santé ou de diversifier l'économie de sa collectivité pour la rendre plus prospère et compétitive.

Le Secrétariat rural réalise le Partenariat rural canadien (PRC), projet d'une durée de quatre ans assorti d'un budget de 20 millions de dollars, qui a débuté en 1998 et a été renouvelé. L'un des éléments du PRC a été l'Initiative des projets pilotes, qui a financé des projets créatifs et transférables, lesquels comportaient au moins un partenaire fédéral. Après avoir examiné les résultats de plusieurs projets pilotes sur le transport, nous en avons tiré quelques conclusions.

À Antigonish et dans le comté de Guysborough, un projet a été mis au point pour aider les résidents ruraux, en particulier les personnes âgées, handicapées ou à faible revenu, à demeurer dans leur région en leur fournissant des services de transport pour obtenir des soins de santé, faire leur épicerie et visiter la famille. Dans Bellechasse, au Québec, un projet visait à intégrer des services déjà existants de transport de voyageurs et à favoriser les liens au sein de la région. Aucun des projets n'a pu être rendu viable en soi malgré la demande pour ces services. La viabilité à long terme posait problème et les usagers étaient contrariés par l'impossibilité d'adapter leurs besoins de services aux possibilités offertes.

Another component of our work is to promote research on rural issues. From this process, we observed that transportation came up consistently as a component that transcends almost all matters pertaining to rural service provision and the labour market in rural areas.

The University of Guelph rural planning and development school has written a number of reports on this subject, and we have helped support its research through the CRP. Some of its findings include citizens' concerns that rural transportation is generally viewed as Canada's forgotten issue and one of the reasons youth leave rural communities, as they feel "they can't get around." They express concerns that rural roads are becoming increasingly important to sustain the rural economy as railroads decline and business start-ups increase across many rural landscapes. The investment in rural roads, however, has not kept pace with the importance of the rural economy in their view.

The rural transportation programs that coordinate and mobilize existing resources at the local level are inexpensive but not easy to run. Multi-stakeholder partnerships, both horizontal and vertical, are at the heart of successful efforts to improve transportation.

Lastly, their concerns included planning and land-use issues, which they find to be key to the rural transportation problem. Decision-making power regarding rural transportation may have to shift to local governments, in their opinion.

We believe strongly in informing rural Canadians and being informed by their points of view and their concerns and interests. Federal departments such as Transport Canada have access to the tools developed by the Rural Secretariat to consult rural Canadians. We would be pleased to offer assistance to the committee should it be interested in reaching and hearing the voice of rural and remote Canadians.

The rural lens is a tool for determining the impact of federal policies and programs on rural Canada before they are implemented. It also provides guidance on how to reach rural Canadians effectively. The secretariat encourages other departments to apply the rural lens and is available to work with Transport Canada and others on applying the rural lens on this issue. When the committee is considering solutions, you may wish to consider the guide to using the rural lens, of which we have supplied copies to this committee.

Through the CRP Web site, we can establish a link to your committee's Web site whereby rural citizens could access information on your work and provide their views.

Other countries have proposed changes to their rural transportation systems. In particular, Britain and the United States are addressing this issue. In November 2000, the British

Un autre aspect de notre travail consiste à promouvoir la recherche sur les problèmes ruraux. Dans ce processus, nous avons constaté que le transport paraissait toujours comme le facteur prépondérant parmi tous ceux qui jouaient sur la prestation des services et le marché de l'emploi dans les régions rurales.

L'École de planification et de développement rural de l'Université de Guelph a rédigé un certain nombre de rapports à ce sujet. Nous l'avons aidée dans cette recherche par l'entremise du PRC. Ses principales constatations comprennent des préoccupations exprimées par les citoyens: le transport rural est généralement vu comme le problème oublié du Canada, et l'une des raisons pour lesquelles les jeunes quittent les collectivités rurales, c'est qu'ils ont l'impression de ne pas pouvoir se rendre là où ils veulent. Les routes rurales deviennent de plus en plus importantes pour le maintien de l'économie rurale, avec le déclin du transport ferroviaire et la multiplication de nouvelles entreprises dans de nombreux paysages ruraux. Or, l'investissement dans les routes rurales n'a pas suivi l'essor de l'économie rurale.

Les programmes de transport rural qui coordonnent et mobilisent les ressources existantes au niveau local ne coûtent pas cher, mais ne sont pas faciles à gérer; des partenariats multilatéraux, tant sur le plan horizontal que vertical, sont la clé de la réussite des efforts pour améliorer le transport.

Enfin, les questions de planification et d'utilisation des terres sont au cœur du problème du transport rural; il se pourrait que le pouvoir décisionnaire en matière de transport doive passer aux administrations locales.

Nous croyons fermement en la nécessité d'informer les Canadiens ruraux et d'être informés de leur point de vue ainsi que de leurs préoccupations et de leurs intérêts. Les ministères fédéraux, comme Transports Canada, ont accès aux instruments mis au point par le Secrétariat rural pour consulter les Canadiens ruraux. Nous serions heureux d'offrir de l'aide au comité s'il voulait rejoindre les Canadiens des régions rurales et éloignées et entendre ce qu'ils ont à dire.

La lentille rurale est un instrument permettant de déterminer les répercussions des politiques et programmes fédéraux sur le Canada rural avant leur mise en œuvre. Elle donne aussi, à titre indicatif, des conseils sur la façon de communiquer efficacement avec les Canadiens du milieu rural. Le secrétariat encourage d'autres ministères à appliquer la lentille rurale et il est disposé à travailler avec Transports Canada et d'autres ministères à l'utilisation de cet instrument pour l'étude du dossier. Quand le comité envisagera des solutions, il pourra se servir du guide d'utilisation de la lentille rurale. Nous en avons apporté des exemplaires pour que vous puissiez en prendre connaissance.

Grâce au site Web du PRC, nous pouvons établir un lien avec le site Web de votre comité, ce qui permettra aux citoyens ruraux d'avoir accès à de l'information sur votre travail et de donner leur opinion.

D'autres pays ont proposé des changements à leur système de transport rural. Mentionnons-en deux: la Grande-Bretagne et les États-Unis. En novembre 2000, le Parlement britannique a déposé

Parliament introduced a white paper entitled "Our Countryside: The Future — A Fair Deal for Rural England." It aims to address the decline in traditional jobs such as in agriculture, falling revenues and inadequate services in rural areas. The British vision consisted of revitalizing the countryside by addressing four challenges: how to give rural communities a fair deal on service; how to rejuvenate and diversify rural economies; how to preserve and restore the rural landscape and environment; and how to give rural regions and rural towns the power and tools to shape their future.

Central to this approach, they identified the critical role of transportation in developing a thriving rural economy. They propose that investments in transportation infrastructure and increased funding for market-town rejuvenation would enable towns to become the focal point for transportation links and economic opportunity and enabling local councils to play a greater role in managing local facilities in partnerships with other levels of government.

Other transportation solutions proposed include reducing taxes for motorists, promoting car clubs, car sharing, dial-a-ride and taxi and mini-bus service through partnership projects, and providing grants to local parishes to develop community-based transportation solutions. It is too early at this point to evaluate the results of their proposals.

In their deliberations, they also noted that in rural Britain there is a higher ownership and use of automobiles. Eighty-four per cent of rural households own cars, compared with 69 per cent in urban jurisdictions, and rural residents use their cars more for basic travel. This leaves the one sixth of the population who do not own cars — predominantly youth, seniors, those with mobility impairments and low-income households — with an even greater challenge to get to school, to get to medical services and to do their grocery shopping.

The British example, although it has been developed for geography dissimilar to ours, is important because it views transportation as a key tool and precursor for local economic development and revitalization. It also advocates a flexible approach and aims to empower communities to have a greater say in decisions that affect them.

A recent publication by the U.S. Department of Agriculture overviews transportation issues in rural America for the 21st century. Here are some of the observations you may wish to take note of. The U.S. utilized a legislative approach at both the federal and state level. In both cases, efforts were made to integrate local community development into transportation planning. Legislation required that each state include local governments in such planning, and monies were earmarked for

un Livre blanc intitulé: «Our Countryside: The Future, A Fair Deal for Rural England». Ce projet vise à chercher des solutions au déclin des emplois traditionnels, comme l'agriculture, à la chute des revenus et à la déficience des services dans les régions rurales. La stratégie préconisée là-bas consistait à revitaliser la campagne en tentant de relever quatre défis: comment traiter équitablement les collectivités rurales dans la prestation des services; comment revigorer et diversifier les économies rurales; comment préserver et restaurer le paysage et l'environnement ruraux; et comment donner aux régions rurales et aux villages les pouvoirs et les instruments nécessaires pour façonner leur avenir.

Dans cette stratégie, on se rend compte que le transport a un rôle critique à jouer pour développer une économie rurale prospère. Selon les auteurs du document, des investissements dans l'infrastructure de transport et l'injection de fonds nouveaux dans le rajeunissement des villes-marchés permettraient aux petites villes de devenir le coeur des liens de transport et des perspectives économiques, et permettraient aux conseils locaux de jouer un plus grand rôle dans la gestion des installations locales en partenariat avec d'autres paliers de l'administration publique.

Parmi les autres solutions proposées en ce qui concerne le transport, mentionnons: réduction des taxes pour les automobilistes; promotion de clubs automobilistes, covoiturage, mise en place de services d'autobus à la demande, de taxis et de minibus grâce à des projets de partenariat, octroi de subventions aux paroisses pour qu'elles mettent au point des solutions communautaires aux problèmes de transport. Il est encore trop tôt pour évaluer les résultats de leurs propositions.

Dans leurs délibérations, les parlementaires ont aussi constaté que les campagnes anglaises comptaient une plus forte proportion de propriétés et d'utilisateurs d'automobiles que les villes. Quatre-vingt-quatre pour cent des ménages ruraux possèdent une automobile, contre 69 p. 100 des ménages citadins, et les ruraux se servent de leur voiture pour des déplacements plus essentiels. De ce fait, le sixième de la population qui ne possède pas de voiture — surtout des jeunes, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite et des ménages à faible revenu — se heurtent à un problème de transport encore plus aigu pour se rendre à l'école, à l'hôpital ou au magasin d'alimentation.

L'exemple de la Grande-Bretagne, bien qu'il concerne un pays géographiquement différent du nôtre, est intéressant parce qu'on y voit le transport comme la condition et l'outil du développement de la revitalisation des économies locales. On y préconise aussi une démarche souple et un transfert accru de pouvoirs aux collectivités pour qu'elles puissent s'exprimer davantage dans les décisions qui les concernent.

Une publication récente du département de l'Agriculture des États-Unis fait le survol des problèmes de transport qu'éprouve l'Amérique rurale en ce début de XXI^e siècle. Voici quelques observations que vous pourriez trouver utiles. Les États-Unis ont appliqué une démarche législative au niveau tant fédéral que des États. Dans les deux cas, des efforts ont été faits pour intégrer le développement des collectivités locales à la planification du transport. La loi exigeait que chaque État inclue les

rural America. However, the results were mixed. While state and local governments have greater authority over transportation planning and funding decisions, the involvement of local governments was varied. It appears that the U.S. approach neglected to recognize that rural communities, unlike their urban counterparts, had no organizational structure to do transportation planning effectively. Communities were not ready to get involved just because their involvement was legislated. Their capacity had to be developed. It is reasonable to conclude that legislation by itself is not sufficient. A bottom-up approach requires capacity at the community level in order to be successful.

The U.S. experience indicates that transportation costs have significantly increased the costs of rural communities to maintain and upgrade local roads due to the higher volumes of traffic that have resulted from things like the North American Free Trade Agreement and a boom in the trucking industry. In developing a Canadian approach, it is important to consider both existing and new pressures on rural transportation infrastructure. These pressures need to be considered when taking funding decisions into account.

The U.S. made an effort to use technology to improve rural transportation safety and efficiency. From a Canadian perspective, technology could help Canada respond to safety challenges posed by weather and travelling long distances through isolated areas. Applications such as computer dispatch systems could also be cost-effective and efficient for overcoming barriers to long-distance travel.

In the U.S. example, we see how rural communities were affected over the period of deregulation and deregulating the intercity bus service, starting in 1982. Less than one half of the communities that had intercity bus service in 1982 had service by the year 2000, and many of these were in rural areas.

When bus companies were not required to cross subsidize low-revenue routes with high-revenue routes, they reduced service to many rural communities. This is an important lesson for Canada if we are considering relying on the market to deliver services to areas that are not economically viable. We need to ask ourselves: Who will subsidize or deliver services under such conditions to rural Canada?

Transportation in the U.S. is also affected by the fact that funding comes from several different sources. This results in artificial boundaries being created, whereby rural transit ends at the county line. This does not help rural residents trying to travel within and across regions, and is particularly serious for those

administrations publiques locales dans une telle planification, et des sommes ont été réservées à cette fin à l'Amérique rurale. Toutefois, les résultats ont été mitigés. Bien que les États et les administrations locales aient plus leur mot à dire dans les décisions en matière de planification et de financement des transports, la participation des administrations locales a varié. Il semble que l'approche américaine ait négligé de reconnaître que les collectivités locales, contrairement à leurs contreparties urbaines, n'ont pas de structure organisée pour planifier les transports. Ce n'est pas parce que leur participation était encadrée par la loi que les communautés étaient nécessairement prêtes à s'y engager. Il fallait développer leur capacité. On peut raisonnablement conclure que la législation ne suffit pas à elle seule. Pour réussir, une approche ascendante nécessite une capacité suffisante au niveau de la collectivité.

L'expérience américaine montre que les coûts pour les collectivités rurales du maintien et de l'amélioration de leurs routes se sont accrus énormément en raison de l'augmentation du débit routier, de l'Accord de libre-échange nord-américain et d'une période de prospérité dans l'industrie du camionnage. Pour mettre une stratégie canadienne, il est important de tenir compte aussi bien des pressions nouvelles que de celles qui s'exercent déjà sur l'infrastructure du transport rural. Ces pressions doivent être prises en considération lorsqu'on décide du financement.

Les États-Unis se sont efforcés d'utiliser la technologie pour améliorer la sécurité et l'efficacité du transport rural. D'un point de vue canadien, la technologie pourra aider notre pays à répondre aux problèmes de sécurité que posent notre climat et les trajets sur de longues distances à travers des régions isolées. Certaines applications, comme les systèmes d'itinéraire informatisés, pourraient aussi s'avérer des moyens rentables et efficaces de surmonter les obstacles aux déplacements sur de longues distances.

Dans l'exemple américain, nous voyons comment les collectivités rurales ont souffert pendant la période de déréglementation du service d'autocar interurbain, changement survenu à partir de 1982. En effet, moins de la moitié des agglomérations qui disposaient d'un service d'autocar interurbain en 1982 en possédaient encore en 2000, et beaucoup d'entre elles se situaient dans des régions rurales.

Lorsque les entreprises de transport par autocar n'ont plus été tenues de subventionner les trajets peu rémunérateurs avec les trajets plus lucratifs, elles ont tout simplement réduit les services offerts à de nombreuses collectivités rurales. C'est une importante leçon à tirer pour le Canada si la stratégie que nous envisageons est de nous fier au marché pour la prestation de services à des régions qui ne sont pas économiquement viables. Qui subventionnera ou réalisera ce service pour le Canada rural?

Le transport aux États-Unis souffre également de l'hétérogénéité des sources de financement. Il en résulte la création de frontières artificielles, qui font que le transport rural s'arrête aux limites d'un comté. Cela ne facilite pas le transport intra et interrégional des citoyens ruraux, situation qui est

travelling to access health services. The lesson for us is not to create artificial borders. They do not serve rural communities particularly well.

[Translation]

As a closing comment, the American experience shows the importance of public transportation for people with low income or no income at all.

If the public transportation system is inadequate, it may become very difficult to find or keep a job. If there is no such system, these individuals and their families may be deprived of the ability to work.

Although the Rural Secretariat has no data about the income of public transportation users in rural regions of Canada, in devising solutions, it is necessary to take into account the need for low-income people to meet their own economic needs.

[English]

Transportation is an integral part of the lives of rural Canadians, their health, employment and sustainability. The policies and programs that the federal government devises will affect the outcomes that are possible for communities and their growth. This highlights the necessity to strengthen the cross-government coordination regarding rural affairs to address the concerns of rural communities.

[Translation]

The Rural Secretariat is developing a national framework on rural policies, which will facilitate co-ordination between the senior levels of government. In a long term, this will become a tool for supporting communities in their efforts to overcome structural obstacles and help them adapt to the difficulties they face.

[English]

The Chairman: Thank you, Ms Mitchell, for an interesting and realistic presentation.

How important is it to have public transportation services available to rural residents in an era of higher private-automobile ownership?

Ms Mitchell: I would say that the experience in the UK, with approximately one sixth of the population rural and not owning automobiles, and their observation that those tended to be people who simply could not afford to own a car, meant that there are few options for those people. Therefore, some sort of mechanism to lead a normal life of grocery shopping, visiting with family and accessing services becomes more important.

particulièrement grave pour ceux qui voyagent dans le but d'avoir accès à des services de santé. La leçon que nous pouvons en tirer est de ne pas créer de limites artificielles. Ce sont les collectivités rurales qui en souffrent.

[Français]

Comme dernière observation, l'expérience américaine montre l'importance du transport en commun pour les personnes à faible revenu ou sans revenu.

Si le système de transport public est inadéquat, il peut devenir très difficile de trouver ou de garder un emploi. Si un tel système est inexistant, ces personnes et leurs familles peuvent ainsi être privées de la capacité de travailler.

Bien que le Secrétariat rural n'ait pas de données sur les revenus des utilisateurs du transport en commun dans les régions rurales du Canada, il est essentiel d'en tenir compte quand on élabore des solutions concernant la nécessité de pauvres de subvenir eux-mêmes à leurs besoins économiques.

[Traduction]

Le transport fait partie intégrante de la vie des Canadiens ruraux, de leur système de santé, de leur emploi et de la viabilité de leur collectivité. Les politiques et les programmes que conçoit le gouvernement fédéral influenceront sur les résultats auxquels pourront s'attendre les collectivités et sur la croissance de ces dernières. Cette réalité souligne la nécessité de renforcer la coordination entre les gouvernements en matière d'affaires rurales pour tenir compte des préoccupations de ses collectivités rurales.

[Français]

Le Secrétariat rural travaille à mettre au point un cadre national sur les politiques rurales qui facilitera la coordination entre les paliers supérieurs de l'administration publique qui, à long terme, constituera un instrument pour soutenir les collectivités dans leurs efforts pour surmonter les obstacles structurels et les aider à s'adapter aux difficultés auxquelles elles font face.

[Traduction]

La présidente: Merci, madame Mitchell, pour cet exposé intéressant et réaliste.

Quelle est l'importance des services de transport public en milieu rural à notre époque où les gens se servent de plus en plus de leur automobile privée?

Mme Mitchell: Je vous répondrai en vous parlant de l'expérience du Royaume-Uni, où environ un sixième de la population est rurale et ne possède pas d'automobile. Les Britanniques ont constaté que ces personnes n'ont généralement pas les moyens d'avoir une automobile, ce qui limite leurs options. Il est donc important dans ces conditions de leur fournir un mécanisme leur permettant de mener une vie normale, de faire leurs courses, de rendre visite à leurs parents ou d'accéder à des services.

We have noticed in our examination of out-migration that the young people who are affected by the lack of ability to get around their community and to access cultural and educational opportunities in their hometowns are the ones who move. Some of that movement, it could be argued, is natural; young people want to leave home and have a greater and broader experience.

There tends to be in-migration of family-aged adults, then you see an out-migration again beyond 65 and into 70. One could speculate, and I do not know that we can prove it, but once again it becomes the difficulty of being part of a community that does not have services that allow people to move around easily.

The Chairman: What do you think might be the cause of the long-term decline in intercity bus ridership?

[Translation]

Mr. Christian Fortin, Manager, Rural Lens, Rural Secretariat: For some 30 years now, there has been a steady decline in the population of various rural regions of this country. This decrease in population has had an impact on the use of public transportation services. There has also been an increase in the use or ownership of cars, which also has some impact on the use of public transportation. So one influences the other. This has been seen in Canada and in other industrialized countries.

The other aspect is that some people do not necessarily have access to a car. They must use public transportation or limit their travels. The more rural communities lose people, the harder it is to find solutions to the lack of public transportation. We wanted to highlight these situations. In fact, there's a direct link between the declining population in a region, and the use and frequency of public transportation.

We need to look at the role of public transportation in maintaining the standard of living of these communities.

[English]

The Chairman: Ms Mitchell, you said you could provide us access to the rural voice. Can you suggest ways we could get the views of the rural sector in regard to their transportation needs?

Ms Mitchell: We hold planned meetings in the community on an ongoing basis. We call those rural dialogues. The subject matter can often be directed to current issues. With respect to some of the dialogues, the communities themselves identify what issues they want to discuss in depth. In other cases, we bring a suggestion to them and have the workshops operate around that. We could certainly do some exploration around the rural dialogues.

Quand nous avons étudié les migrations, nous avons constaté que ce sont les jeunes qui n'ont pas la possibilité de se déplacer dans leur collectivité et de profiter des ouvertures culturelles et éducatives sur place qui s'en vont. On dira que c'est dans une certaine mesure naturelle, que les jeunes veulent partir chercher une expérience ailleurs.

Les personnes qui immigreront dans ces localités sont généralement des adultes qui peuvent avoir une famille, et ensuite on constate de nouveau un phénomène d'émigration chez les gens de plus de 65 ans ou 70 ans. Là encore, on peut imaginer, même si je ne suis pas sûre qu'on puisse le prouver, que cela vient de la difficulté d'évoluer dans une collectivité qui ne permet pas à ces personnes de se déplacer facilement.

La présidente: À votre avis, quelle pourrait être la cause du déclin de la fréquentation des autocars interurbains?

[Français]

M. Christian Fortin, gestionnaire, Lentille, Secrétariat rural: On assiste depuis une trentaine d'années à un déclin constant de la population rurale dans différentes régions du pays. Ce déclin de la population a un effet sur l'usage des modes de transport collectifs. On a aussi observé une augmentation de l'usage ou de la propriété d'automobiles qui affecte également, dans une certaine mesure, l'usage des modes de transport collectifs. Donc, l'un influence l'autre. On le constate au Canada comme on l'a constaté dans d'autres pays industrialisés.

L'autre facette de la dynamique, c'est qu'on retrouve une certaine population qui n'a pas nécessairement accès à une automobile. Ils doivent nécessairement utiliser le transport en commun ou limiter la circulation de leurs déplacements. Plus les collectivités rurales se trouvent dans une situation de déclin de leur population, plus il est difficile de trouver des solutions pour parer à l'absence de transport en commun. On voulait mettre en lumière ces situations. De fait, il y a un lien direct entre la décroissance de la population d'une région et l'usage et la fréquence du transport.

L'élément qu'on doit examiner est la place que prend le transport en commun dans le maintien de la viabilité de la qualité de vie de ces communautés.

[Traduction]

La présidente: Madame Mitchell, vous avez dit que vous pouviez nous donner accès à la voix rurale. Comment pourrions-nous d'après vous entendre la voix du secteur rural à propos de ses besoins en matière de transport?

Mme Mitchell: Nous tenons régulièrement des réunions dans la collectivité. Nous appelons cela des dialogues ruraux. Ils portent souvent sur l'actualité. Ce sont les gens de la localité qui choisissent dans certains cas les sujets à approfondir. Dans notre cas, nous leur proposons un sujet et nous tenons des ateliers de discussion. Nous pouvons certainement faire du travail dans le cadre de ces dialogues ruraux.

In addition, we invite elected representatives and would be happy to ensure that, when dialogues are occurring, members of the committee, and other senators, could be invited to observe.

The Chairman: We would appreciate observing the situation because we want to direct our questions to the users. We have met a lot of people, but we want to meet the users and know from them how they feel about it.

Senator Oliver: Your report is excellent because you gave us many statistics and much information that can certainly go into our report. I thank you for that. For instance, the OECD indicating that 31 per cent of Canadians live in rural areas. That is very helpful statistic. The fact that any place with a population of less than 10,000 indicates a rural community means that there are certainly a lot of us in that category. I was interested that you said North Hatley is a rural area. There are many people living in that range.

Canada is huge and geographically challenging. There are a number of remote communities, including many in the Far North, that do not have regular access by roads or rivers, et cetera. If we were to try to design a transportation program for those who are disabled, for the elderly, for children, et cetera, I cannot imagine how we could possibly have one national program for all.

Are you of the same mind? If so, what type of approach would you recommend this committee take to deal with the geographical differences that exist in Canada?

Ms Mitchell: It is amazing to realize that Canada is the most rural of the OECD countries. We do not always see ourselves that way. It is a huge challenge. The more we speak with rural Canadians, the more we get the impression that the heart of the solution probably lies with their capacity and their will to make their communities a better place to live. I am not sure that the solutions can emanate from bureaucratic offices in Ottawa or in the provinces. Rural Canadians need to look at their own situations. They need to see what their community assets are and whether a will and a capacity exists. They must identify to us, as government representatives, what we can do to support the solutions they find.

We have just returned from our second national rural conference in Charlottetown, P.E.I., from April 4 to 6. There has been a major change in rural Canadians since the Magog conference two years ago. There, people were rather cynical and said, "So what is government going to do for us?" This year, they were amazed to hear from each other good solutions and good, practical ways of revitalizing their communities. They took on their challenge and now look to government not as the ones who would fix it, but as the ones who would facilitate them in the solutions they find.

En outre, nous invitons des représentants élus et nous serions heureux de pouvoir inviter des membres du comité et d'autres sénateurs en tant qu'observateurs de ces dialogues.

La présidente: Nous serions heureux de pouvoir y assister car nous souhaitons pouvoir poser nos questions directement aux utilisateurs. Nous avons rencontré bien des gens, mais nous voudrions rencontrer les utilisateurs et avoir leur point de vue.

Le sénateur Oliver: Votre rapport est excellent, car vous nous donnez de nombreuses statistiques et informations que nous pourrions reprendre dans le nôtre. Je vous en remercie. Par exemple, l'OCDE mentionne que 31 p. 100 des Canadiens vivent en milieu rural. C'est une statistique très utile. Le fait que toute localité de moins de 10 000 habitants corresponde à une collectivité rurale montre que nous sommes très nombreux dans cette catégorie. J'ai appris avec intérêt que North Hatley était une zone rurale. Il n'y a plus beaucoup de personnes qui vivent dans ce contexte.

Le Canada est un pays immense avec d'énormes défis géographiques. Il y a une foule de collectivités éloignées, notamment dans le Grand Nord, qui n'ont pas de routes ou de rivières permettant un accès régulier, et cetera. Si nous devons élaborer un programme de transport pour toutes les personnes handicapées, les personnes âgées, les enfants, et cetera, je ne vois vraiment pas comment nous pourrions avoir un programme national pour tout le monde.

Êtes-vous de cet avis? Dans l'affirmative, que suggériez-vous au comité pour faire face à ces énormes différences géographiques au Canada?

Mme Mitchell: Il est stupéfiant de constater que le Canada est le plus rural des pays de l'OCDE. Nous ne nous imaginons pas toujours comme cela. C'est un énorme défi. Plus nous parlons avec des Canadiens ruraux, plus nous avons l'impression que la solution fondamentale, c'est dans leur volonté et leur capacité d'améliorer leur collectivité qu'on la trouvera. Je ne suis pas sûre que ce soit à Ottawa ou dans les provinces qu'on doive chercher les solutions. Il faut que les Canadiens ruraux se penchent sur leur propre situation, qu'ils fassent le point des actifs de leur collectivité et qu'ils déterminent s'ils ont la possibilité et les moyens de progresser. C'est à eux de nous dire, en tant que représentants du gouvernement, ce que nous pouvons faire pour les aider à mettre en oeuvre leurs propres solutions.

Nous revenons de notre deuxième conférence rurale nationale à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard, qui s'est tenue du 4 au 6 avril. Le Canada rural a beaucoup changé depuis la conférence de Magog il y a deux ans. À cette époque-là, les gens étaient assez cyniques et disaient: «Et alors, qu'est-ce que le gouvernement fait pour nous?» Cette année, ils ont été sidérés par l'échange de bonnes solutions et de bonnes formules concrètes pour relancer leurs collectivités. Ils ont relevé leur défi et ils ne demandent plus au gouvernement maintenant de régler leurs problèmes, mais simplement de les aider à concrétiser les solutions qu'ils trouvent eux-mêmes.

That is very compatible with the bottom-up approach that the Rural Secretariat and Secretary of State Mitchell have taken. If we can formulate policies that will assist in supporting, then we can allow different solutions to be applied from the bottom up and we can facilitate that.

Senator Oliver: You told us about the pilot project on rural transportation, the Antigonish project, and you said that it was a failure, that it could not be made viable. What lessons did you learn from that?

Ms Mitchell: We learned that although the community had a desire and some services and options available to it, and was willing to try, pretty much on a volunteer basis, to pull together a project, when the plan was put into practice it did not meet the needs they thought it would meet or get the kind of financial support they needed, even though there was ridership. Therefore, it became nonviable. However, from that we learned that had we listened to that kind of advice and implemented a national policy costing millions of dollars, it would not have worked. If a small, locally based project, supported by people who really want it, does not work, at least we have learned that a national policy on the same premise would probably be doomed to failure.

Senator Oliver: Let us assume there was a bus service going in there. What is the best way to ensure that the fares the bus company would charge would be fair while ensuring a viable business, or should the state subsidize? Do we need subsidization in order to ensure that projects, such as that one that failed when people tried to devise their own scheme based upon their own contributions, succeed? They are still entitled to a transportation system.

Ms Mitchell: Yes. The long-term perspective might be different from the short-term one. Those are the kinds of questions that this committee and other policy makers need to consider.

Perhaps there is a need for subsidy for a service to get to a particular level as the economy of a particular community grows. At the same conference, we were talking to communities about how to retain and attract people to them. However, having people come to your community alone is not enough. There must be an economic base that can be grown, a quality of life, a cultural life and educational opportunities available.

When you look only at the one type of transportation it is hard to see whether a particular application will work. If you take the long-term view around all of those in trying to ensure that the community has the tools and growing capacity to take all of those into account, then transportation, because of other things that are happening, may reach that level of viability.

Senator Oliver: You introduced us to the white paper on rural transportation from England. Could you give us the Web site for that or tell us where we could get a copy of that very important report?

Ms Mitchell: Yes, we can get that to you.

C'est une démarche tout à fait compatible avec la démarche à partir de la base qu'ont suivie le Secrétariat rural et le secrétaire d'État, M. Mitchell. Si nous pouvons élaborer des politiques qui aideront les ruraux, nous pourrions apporter des solutions diverses à partir de la base et faciliter leur mise en oeuvre.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez parlé de ce projet pilote sur le transport rural, le projet d'Antigonish, et vous nous avez dit que c'était un échec, qu'il ne pouvait pas être rentable. Quelles leçons en avez-vous tirées?

Mme Mitchell: Nous avons constaté que même si la collectivité en avait le souhait et si certains services et certaines options étaient disponibles, même si ces collectivités étaient prêtes à essayer essentiellement sur la base du volontariat de mettre sur pied un projet, le plan une fois mis sur pied ne répondait pas aux attentes ou qu'il n'y avait pas suffisamment d'aide financière même si la clientèle était là. Le plan s'est donc révélé non viable. Nous en avons cependant conclu que si nous avions écouté ce genre de conseil et mis en oeuvre une politique nationale coûtant des millions de dollars, elle n'aurait pas marché non plus. Si un petit projet local appuyé par une clientèle qui le désire vraiment ne fonctionne pas, nous en avons au moins conclu qu'une politique nationale reposant sur les mêmes principes serait aussi probablement vouée à l'échec.

Le sénateur Oliver: Imaginons qu'il y ait un service d'autocar. Quel serait le meilleur moyen de s'assurer que la compagnie pratique des tarifs équitables tout en restant rentable? Ou faudrait-il que l'État subventionne ces transports. Faut-il subventionner ces projets, des projets comme celui qui a échoué alors que c'était la population locale qui avait essayé de l'organiser avec ses propres ressources, pour qu'ils puissent réussir? Les gens ont tout de même droit à des transports.

Mme Mitchell: Oui. Les perspectives à long terme sont peut-être différentes de celles à court terme. C'est le genre de questions sur lesquelles votre comité et d'autres décideurs doivent se pencher.

Il faudrait peut-être subventionner le service jusqu'à un certain niveau de croissance de la collectivité en question. Lors de la même conférence, nous avons parlé avec les représentants de ces collectivités des moyens d'attirer et de retenir les gens. Mais il ne suffit pas de faire venir des gens. Il faut qu'il y ait une base économique à développer, une qualité de vie, une vie culturelle et des ouvertures sur la plan de l'éducation.

Si l'on ne considère qu'un seul type de transport, il est difficile de savoir ce qui va marcher. En revanche, si l'on a une vision à long terme et si l'on essaie de fournir à la collectivité les outils et la capacité de croissance en tenant compte de tous ces ingrédients, à ce moment-là les transports pourront peut-être devenir rentables grâce à tous les autres progrès qui se réaliseront en même temps.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez fait découvrir le livre blanc sur le transport rural en Angleterre. Pourriez-vous nous donner le site Web ou nous dire où nous pourrions nous procurer un exemplaire de ce très important rapport?

Mme Mitchell: Certainement.

Senator Oliver: You also told us about the U.S. report concerning transportation issues in rural America for the 21st Century. Was that report put out in the last 12 months?

Ms Mitchell: The U.S. report came out in the winter of 2002. It is very current.

Senator Oliver: And the English report?

Ms Mitchell: They put their initiative in place in the year 2000, so it would have been since 2000.

Senator Oliver: Will you advise our research people as to where they can access those two reports, please.

Ms Mitchell: Absolutely.

Senator Callbeck: You spoke about the conferences and said that the people who participated stressed the importance of rural transportation. You have talked a lot about that in your brief. You mentioned the two projects that failed, to which Senator Oliver referred. You said that the need was there but that the projects were not viable.

Have you given any thought as to whether governments should be subsidizing?

Ms Mitchell: Our focus has been on recognizing that certain communities in the heartland and in northern and remote areas probably have a number of elements that are not sustainable without public support. I speculate that there are places in Canada where there is that need that on their own will not be able to find a supply of transportation unless it is treated as a public good, and therefore subsidized.

Senator Callbeck: Is that the case in the two projects to which you referred?

Ms Mitchell: I would not want to say today that those are areas that one would necessarily choose. There was a need described there. As to whether they are the most needy, due diligence would have to be done to learn what options Canada would have.

Senator Callbeck: With regard to the white paper in England, you mentioned the proposals made in it. They included promoting car pools, taxis and mini vans. You said that there are no statistics on that yet. How long has this proposal been in effect?

Ms Mitchell: The U.K. proposal was put through in 2000, so it is still relatively new. There is ongoing implementation of it. We cannot access any results yet. There probably is not a published evaluation at this point as to whether it actually worked. Those were certainly the proposals of what they thought could become part of their solutions.

Senator Callbeck: If government were to deregulate, are there a number of places where the private sector would step in and provide minivans or some other type of transportation, in your opinion?

Ms Mitchell: That is not something I could substantiate with the work that we do.

Le sénateur Oliver: Vous nous avez aussi parlé d'un rapport américain sur les problèmes de transport dans l'Amérique rurale au XXI^e siècle. Il a été publié au cours des 12 derniers mois?

Mme Mitchell: Le rapport américain a été publié durant l'hiver 2002. Il est tout récent.

Le sénateur Oliver: Le rapport britannique?

Mme Mitchell: Ils ont mis sur pied leur initiative en 2000, donc c'est depuis 2000.

Le sénateur Oliver: Pourriez-vous dire à nos attachés de recherche où ils peuvent se procurer ces rapports?

Mme Mitchell: Certainement.

Le sénateur Callbeck: Vous avez parlé des conférences et dit que les personnes qui y participent insistent sur l'importance des transports ruraux. Vous en parlez en abondance dans votre mémoire. Vous avez parlé de deux projets qui ont échoué, et auxquels le sénateur Oliver a fait allusion. Vous avez dit qu'il y avait un besoin mais que ces projets n'étaient pas viables.

Vous êtes-vous demandé si les gouvernements devraient subventionner ces secteurs?

Mme Mitchell: Nous avons surtout constaté que certaines collectivités éloignées du Nord présentent probablement certaines caractéristiques qui font qu'il n'est pas possible d'avoir de tels transports sans une aide publique. J'imagine qu'il y a au Canada des régions qui ont ce besoin mais qui n'ont pas les moyens d'assurer leur transport sauf si ces transports sont considérés comme un bien public et par conséquent subventionnés.

Le sénateur Callbeck: Est-ce le cas dans les deux projets que vous avez cités?

Mme Mitchell: Je ne voudrais pas dire aujourd'hui que ce serait forcément les régions que nous choisirions. Il y a un besoin qui est décrit. Quant à savoir s'il est prioritaire, il faudrait examiner le dossier pour déterminer les options du Canada.

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné les propositions contenues dans le livre blanc anglais. Elles incluent la promotion du voiturage, des taxis et des minibus. Vous avez dit qu'il n'y a toujours pas de statistiques. À quand remonte cette proposition?

Mme Mitchell: La proposition britannique remonte à l'an 2000, elle est donc relativement nouvelle. La phase d'application n'est pas terminée. Il est trop tôt pour avoir des résultats. Il est probable qu'il n'y a pas encore d'évaluation publiée des résultats. C'était les propositions qui leur semblaient pouvoir aboutir à des solutions.

Le sénateur Callbeck: Si le gouvernement optait pour la déréglementation, y a-t-il un certain nombre de services que pourrait assurer le secteur privé avec des minibus ou d'autres véhicules de transport, à votre avis?

Mme Mitchell: Le travail que nous faisons ne me permet pas de vous répondre.

Senator Forrestall: If I may ask a couple of questions for clarification. How much funding do you get annually and where do you get it?

Ms Mitchell: We are part of the federal government; we are part of Agriculture Canada. We are funded through Agriculture Canada and through the Canadian Rural Partnership, which was a specific program, at \$20 million for four years. It has subsequently been renewed for this fiscal year at \$11 million.

Senator Forrestall: What are you going to do for us for \$31 million?

Ms Mitchell: I would have to say that \$20 million of that amount is spent. This year, we will work with other federal departments to try to ensure that they understand the challenge that rural Canadians have; that as they provide new policies, new programs and new services, they take rural Canada into account.

I will give you a concrete example. Two years ago the Treasury Board Canada put in place Service Canada to provide access to government services for all Canadians. They did that on a pilot project basis. In the last budget, the funding for this forthcoming year was cut. In cutting that service, we observed that the proposal was that if you had a centre that had high-volume traffic you would be able to maintain that centre.

We said to the people making those decisions that it would probably result in an inordinate hit on rural Canada because there are fewer people in rural Canada and they are more widely distributed. We told them that rural Canada would be harmed, more rural Canadian offices that support our services will be closed. In fact, that was the proposal.

If there are two centres in Toronto, to access a centre you can get on the subway and go in any direction for the same cost and distance. A rural Canadian does not have that option.

We were able to influence that decision, and we now have 122 of the approximately 280 centres that will come out of the decisions that were made in the reorganization of delivery of service to Canadians. We have 40 per cent of the services across Canada in rural Canada and at least 30 per cent in each province. That way we were able to influence what happens to rural Canada by the decisions that are made in good faith.

There are the rural dialogues, talking to Canadians in rural Canada, and letting them understand that they have a voice and that it matters when programs are put together.

We have rural teams across Canada in each province that work with their provincial counterparts and federal departments, and we are speaking in many cases of 15 to 30 departments, all of whom effect delivery in any given province. We want to be sure that they coordinate their activities, understand what goes on in rural Canada, and can optimize what the federal government produces on behalf of rural Canadians.

Le sénateur Forrestall: J'aimerais demander une ou deux petites précisions. Quel est votre financement annuel et qui vous le donne?

Mme Mitchell: Nous sommes un organisme du gouvernement fédéral; nous faisons partie d'Agriculture Canada. Nous sommes financés par Agriculture Canada et par le Partenariat rural canadien, programme spécifique de 20 millions de dollars sur quatre années. Il a été renouvelé pour cette année financière pour 11 millions de dollars.

Le sénateur Forrestall: Qu'est-ce que vous allez faire pour nous pour 31 millions de dollars?

Mme Mitchell: Je dois dire que les 20 millions ont déjà été dépensés. Cette année, nous travaillerons avec d'autres ministères fédéraux pour veiller à ce qu'ils comprennent les problèmes des Canadiens ruraux; pour veiller à ce que dans leurs nouvelles politiques, leurs nouveaux programmes et leurs nouveaux services ils prennent en compte le Canada rural.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret. Il y a deux ans le Conseil du Trésor a créé Services Canada pour offrir à tous les Canadiens un accès aux services du gouvernement. C'était un projet pilote. Dans le dernier budget, le financement pour cette année a été coupé. En coupant ce service, nous avons remarqué qu'en vertu de la proposition qui avait été faite, si vous aviez un centre avec beaucoup de volume d'appels, votre centre pouvait être maintenu.

Nous avons dit aux responsables de ces décisions que cela aurait probablement pour conséquence de toucher de manière excessive le Canada rural car il y a moins de gens dans le Canada rural et ils sont beaucoup plus éparpillés. Nous leur avons dit que le Canada rural serait touché, qu'un plus grand nombre de bureaux canadiens ruraux qui soutiennent nos services seraient fermés. C'était la proposition.

S'il y a deux centres à Toronto, pour accéder à un centre vous pouvez prendre le métro et quelle que soit la direction ou la distance, ça coûte la même chose. Le Canadien rural n'a pas ce choix.

Nous avons réussi à les faire changer d'avis, et 122 des 280 centres ne seront plus touchés par leur décision de réorganisation de la prestation de services aux Canadiens. Quarante pour cent des services offerts au Canada le sont dans le Canada rural et au moins 30 p. 100 dans chaque province. Nous sommes arrivés à les faire revenir sur leur décision, prise en toute bonne foi, pour épargner le Canada rural.

Il y a les dialogues ruraux, le dialogue avec les Canadiens ruraux qui leur fait comprendre qu'ils sont écoutés et qu'ils sont pris en compte lors de l'élaboration des programmes.

Nous avons des équipes rurales dans chaque province qui travaillent avec leurs homologues provinciaux et les ministères fédéraux, et très souvent il nous arrive d'être en contact avec 15 ou 30 ministères responsables des prestations de services au niveau provincial. Nous voulons nous assurer qu'ils coordonnent leurs activités, comprennent la situation du Canada rural et optimisent les produits du gouvernement fédéral pour les Canadiens ruraux.

That is the work that we will do. It is coordination. We have a pilot program or rural development initiative, but it is a small part. It lets our people go to the table and lever other monies from the private sector and other government departments so that communities can propose and invent solutions at the local level, such as the ones I spoke about that took place on the transportation side. That is what we do for the money that we get.

Senator Forrestall: With all due respect, I was born on a farm, and I live in a place called Musquodoboit Harbour, a blossoming urban centre 50 kilometres east of Halifax. I have never heard of you. We do not have any real problems in the pleasant area in which I live, for which I am grateful.

We have specific and very real problems the minister has asked us to deal with on the question of transportation, a major part of which is accessibility and availability. You mentioned the possibility, and obviously there has been some discussion or there are some examples — if there are, I would appreciate you letting us know about them — of shifting to local governments. First, what would you describe as local government, provincial or municipal?

Ms Mitchell: It would be local governments at the municipal level and with citizen involvement. The U.K. and U.S. examples talked about local governments. Our work is often through rural development agencies on the ground that are there working everyday with people to mobilize community assets, ensure that people know how to get together and make communal decisions, understand what kind of issues are important to everyone — and they can be quite effective in understanding what is really important to that community and ensuring that there is support for the projects that are brought forward.

Senator Forrestall: When you referred to diverting fuel taxes, were you suggesting half of it? That is what I interpreted you to say: Take it out of one hand and put it in another.

Ms Mitchell: It is not our policy to say that the government should fund in certain ways, through fuel taxes or otherwise. I could not give you an opinion on that.

Senator Forrestall: That is fair enough. Good luck with your work. I think we should have waited until you were finished and then called you. I am sure you will have a great number of ideas for us then.

Senator Gustafson: You may find my comments too fiercely rural, but that is where I come from.

According to the last report I received from Statistics Canada, we are the most urbanized country in the world. The fisheries, the lumber, the resources, the gas and oil, the agriculture, grains and

C'est ça notre travail. C'est un travail de coordination. Nous avons un programme pilote ou l'initiative de développement rural, mais ce n'est qu'un petit aspect. Il nous permet de faire asseoir nos représentants aux tables de négociation et de recueillir de l'argent supplémentaire auprès du secteur privé et des autres ministères gouvernementaux afin que les collectivités puissent proposer et inventer des solutions au niveau local, comme celles dont je vous ai parlé à propos des transports. C'est ce que nous faisons avec l'argent qu'on nous donne.

Le sénateur Forrestall: Sauf votre respect, je suis né sur une ferme, et j'habite un endroit qui s'appelle Musquodoboit Harbour, un centre urbain dynamique à 50 kilomètres à l'est de Halifax. Je n'ai jamais entendu parler de vous. Nous n'avons pas de vrais problèmes dans l'agréable région où j'habite et j'en suis fort content.

Par contre, nous avons des problèmes très réels au niveau des transports sur lesquels le ministre nous a demandé de nous pencher, tout particulièrement en ce qui concerne l'accessibilité et la disponibilité. Vous avez parlé de la possibilité, et de toute évidence il a dû y avoir des discussions ou il y a des exemples — s'il y en a, je vous saurais gré de me les faire connaître — d'en confier la solution aux gouvernements locaux. Premièrement, qu'entendez-vous par gouvernement local, provincial ou municipal?

Mme Mitchell: Les gouvernements locaux au niveau municipal avec participation des citoyens. Les exemples britanniques et américains parlent de gouvernements locaux. Notre travail se fait souvent par l'intermédiaire des agences de développement rural étant donné qu'ils travaillent quotidiennement avec la population pour mobiliser les ressources communautaires, s'assurer que la population apprenne à travailler ensemble et à prendre des décisions communes, comprendre quels genres de problèmes sont importants pour tout le monde — et ils peuvent être très efficaces au niveau de la compréhension de ce qui est réellement important pour la collectivité et s'assurer de la présence d'un soutien pour les projets proposés.

Le sénateur Forrestall: Quand vous avez parlé d'une partie de la taxe sur les carburants, est-ce que vous en suggériez la moitié? C'est comme cela que je l'ai compris quand vous avez dit: prendre cet argent d'une main pour la mettre dans l'autre.

Mme Mitchell: Nous n'avons pas pour rôle de conseiller au gouvernement certaines méthodes de financement, par les taxes sur les carburants ou autre chose. Je ne pourrais pas vous donner d'avis sur ce point.

Le sénateur Forrestall: D'accord. Bonne chance dans votre travail. Nous aurions dû attendre que vous ayez fini avant de vous faire venir. Je suis certain que vous aurez beaucoup d'idées à nous transmettre.

Le sénateur Gustafson: Vous trouverez peut-être mes commentaires à connotation beaucoup trop rurale, mais c'est de là que je viens.

D'après le dernier rapport que j'ai reçu de Statistique Canada, nous sommes le pays le plus urbanisé du monde. Les pêches, le bois, les ressources, le gaz et le pétrole, l'agriculture, les céréales et

oilseeds, potash and mining, all come out of rural Canada. Has anyone ever considered leaving some of that wealth there instead of dragging it into a central situation and then using a very expensive method of finding a way to redevelop rural Canada? If we discovered the art of that process, we would have the question answered. There would be adequate funds for transportation, roads, et cetera, and the fuel tax that the senator mentioned is a big one. Little of that goes back into road building. Some of the provinces have been fortunate enough to have sufficient income to build good roads, whereas others have not been so lucky. Saskatchewan, for instance, has about as many miles of road as the rest of Canada put together. It is an impossible task to hold the provincial government responsible for that kind of expenditure when the resources are not there. I lay that out for your perusal and to help you report your findings.

On the other hand, many of our rural areas have not had bus service for 20 years. In other areas, there was service because the bus was going through from Saskatoon to Regina, for example, and it would pick up anyone along the way. If you were off the mainline, however, you were out of luck. Certainly, if something positive could be done in that area, it would be beneficial.

Ms Mitchell: Thank you for the enthusiasm about rural Canada; it is helpful. We have done a fair amount of research recently to try to have not only rural Canadians but also urban Canadians understand how interrelated our economies are. Yes, you are right, senator, 24 per cent of Canada's GDP actually comes out of rural Canada, and 40 per cent of our trade comes out of rural Canada. When we look at that richness and wealth creation, we look on the other hand at the fact that jobs are not commensurately growing with the value of the GDP that comes out of rural Canada. Rural Canada continues to contribute to the economy, but it is not receiving its benefit from growth in jobs. If you do not have that personal economic base, then it is difficult to see that people will stay in rural Canada.

The economy of rural Canada is resource-based and that will not leave our economy for a long time. It is still strategically important to Canada. We are looking to find ways to help communities understand whether they have ways of dealing with bringing jobs back into rural Canada around the resource-based industries and into the new knowledge-based economy. If they work at the margins of those and continue to contribute to the innovativeness of the resource-based industries, there may be room for growth.

If our farming communities, for example, move into higher value production or into niche markets in Canada through the agricultural policy framework that is able to situate itself differently, then the community around the agricultural economy will be better off and there will be more jobs — there will be at least a commensurate number of jobs. Those are the kinds of issues we are trying to understand through research.

les oléagineux, la potasse et les ressources minières, tout cela vient du Canada rural. Quelqu'un n'a-t-il jamais pensé à laisser une partie de cette richesse sur place plutôt que de tout regrouper au centre puis de recourir à des méthodes très onéreuses pour redévelopper le Canada rural? Si nous découvriions la méthode pour y arriver, nous aurions la réponse à la question. Il y aurait suffisamment de fonds pour les transports, la voirie, et cetera, et la taxe sur les carburants mentionnée par le sénateur est un aspect très important. Une toute petite partie de cette taxe sert à l'infrastructure routière. Certaines provinces ont la chance d'avoir suffisamment de revenus pour construire de bonnes routes, alors que d'autres ne sont pas aussi chanceuses. La Saskatchewan, par exemple, a pratiquement autant de milles de route que le reste du Canada mis ensemble. Il est impossible de rendre le gouvernement provincial responsable de ce genre de dépenses quand il n'en a pas les ressources. Je vous le dis pour que vous y réfléchissiez et que vous l'intégriez dans votre rapport.

En revanche, nombre de nos régions rurales n'ont plus de services d'autocar depuis 20 ans. Dans d'autres régions, il y avait un service parce que l'autocar reliait Saskatoon à Regina, par exemple, et il ramassait qui le voulait le long de la route. Par contre, si vous étiez à l'écart de cette route principale, c'était tant pis pour vous. Il est certain que si on pouvait faire quelque chose de positif dans ce domaine, ce serait tout bénéfique.

Mme Mitchell: Merci de votre enthousiasme pour le Canada rural; cela nous aide. Nous avons fait dernièrement pas mal de recherche pour essayer de faire comprendre non seulement aux Canadiens ruraux mais aux Canadiens urbains à quel point nos économies sont interreliées. Oui, vous avez raison, sénateur, le Canada rural compte actuellement pour 24 p. 100 de notre PIB et il compte aussi pour 40 p. 100 de nos échanges commerciaux. Malgré cette richesse, cette création de richesse, on voit que les emplois créés ne sont pas proportionnels à la valeur du PIB dégagé par le Canada rural. Le Canada rural continue à contribuer à l'économie, mais il n'en recueille pas les bénéfices sur le plan de l'emploi. En l'absence de cette base économique personnelle, il est difficile d'envisager que la population reste dans le Canada rural.

L'économie du Canada rural est fondée sur les ressources et cela restera une réalité économique encore longtemps. C'est une réalité qui a une importance encore stratégique pour le Canada. Nous essayons de trouver des moyens d'aider les collectivités à comprendre qu'il y a des moyens de faire revenir les emplois dans le Canada rural autour des industries axées sur les ressources et dans la nouvelle économie axée sur le savoir. Si ces collectivités travaillent à la marge et continuent de contribuer aux innovations des industries axées sur les ressources, il y aura peut-être place pour la croissance.

Si nos collectivités agricoles, par exemple, se lancent dans des productions à valeur plus élevée ou dans des marchés bien définis au Canada dans le contexte d'une politique agricole positionnée différemment, la situation des collectivités du monde agricole s'améliorera et il y aura plus d'emplois — tout au moins il y aura création d'emplois en conséquence. C'est le genre de questions sur lesquelles nous nous penchons dans nos recherches.

Senator Gustafson: When I was first elected, I, single-handedly — although some would question that — saved the railroad, but I should not have, for political reasons. At a meeting of farmers, the grain companies said that if the railroad continues they would keep the grain elevators. The elevator companies said that if the railroads stayed, they would keep the elevators. I remember we were giving speeches and Mr. Ralph Goodale was there. I think I defeated him on the basis of that meeting, but the whole outcome was such that if the people did not support the town, it would be gone. Well, that town went.

That is the importance of the point you make, Ms Mitchell. There are certain communities that will build if they have the vision. There has to be a joint vision of government, of industry and of the community. I welcome your suggestion in that regard for the various communities.

The Chairman: Thank you, Ms Mitchell and Mr. Fortin. We have appreciated discussing these matters with you today.

[Translation]

Welcome, Mr. Maheux. You are the Vice-President of Autobus Maheux. You have distributed your text, and we look forward to hearing from you. You have the floor.

Mr. Pierre Maheux, Vice-President, Autobus Maheux: Since my two colleagues and I are from a remote rural region, we took care to highlight on the map the Abitibi-Témiscamingue region, where our company is located, and the communities it serves in Val-d'Or and Rouyn-Noranda, compared to services on the Ontario side, North Bay, New Liskeard, Kirkland Lake and Timmins.

The red lines show our intercity transportation services. The blue squares are the places where we have service centres. The dotted lines, show the other carriers with which we work. The map is not drawn to scale. We are on a direct line from Montreal, Toronto and Saguenay-Lac-Saint-Jean, up to Chibougamau.

You have been given a folder which contains a promotional brochure that gives you some idea about our services, vehicles and facilities. It also contains the text of my remarks today. You will find the schedules of our intercity transportation routes, and a map identical to the one we have here.

I attended your committee's hearings in Montreal. There were some questions about fares. I decided to attach a list of some fares in order to compare the cost per kilometre of this type of intercity service in the country.

We are pleased to tell you that the fact that we serve a region, deal with our clients, experience with them various serious problems, and take into account the profitability dilemma, enables us to have some knowledge about the situation. This is

Le sénateur Gustafson: Quand j'ai été élu une première fois, j'ai réussi tout seul — certains ne seront peut-être pas d'accord — à sauver le chemin de fer alors que je ne l'aurais pas dû pour des raisons politiques. Lors d'une réunion d'agriculteurs, les compagnies céréalières ont dit que si le chemin de fer restait, les silos à grains resteraient. Les propriétaires des silos ont dit que si les chemins de fer restaient, les silos resteraient. Je me souviens que nous faisions des discours et que M. Ralph Goodale était là. Je crois que je l'ai battu grâce à cette réunion, mais les conséquences étaient telles que si les gens n'avaient pas soutenu la ville, tout aurait disparu. La ville a fait ce qu'il fallait.

C'est ça qui est important dans ce que vous dites, madame Mitchell. À condition d'avoir une vision, certaines collectivités ne disparaîtront jamais. Il faut qu'il y ait une vision commune du gouvernement, de l'industrie et de la collectivité. Je vous remercie donc de votre suggestion pour toutes ces collectivités.

La présidente: Merci, madame Mitchell et monsieur Fortin. Discuter de ces questions avec vous aujourd'hui nous a beaucoup instruits.

[Français]

Bienvenue monsieur Maheux. Vous êtes le vice-président d'Autobus Maheux. Vous avez distribué votre document et nous vous écouterons avec plaisir. La parole est à vous.

M. Pierre Maheux, vice-président, Autobus Maheux: Comme mes deux acolytes et moi venons d'une région éloignée ou rurale, nous avons pris soin de bien encadrer sur la carte l'Abitibi-Témiscamingue où est située notre entreprise, ainsi que la population qu'elle dessert, dans les secteurs de Val-d'Or et Rouyn-Noranda, et en relation aux services du côté ontarien, North Bay, New Liskeard, Kirkland Lake et Timmins.

Les tracés en rouge sont les routes que nous desservons en transport interurbain. Les carrés bleus sont les endroits où nous avons des centres de services. Les pointillés indiquent les autres transporteurs avec qui nous sommes en transfert. Ce n'est fait à l'échelle. On est en ligne directe sur Montréal, sur Toronto et sur le Saguenay-Lac-Saint-Jean, jusqu'à Chibougamau.

Vous avez entre les mains un porte-document dans lequel vous trouverez un dépliant promotionnel qui vous donne une idée des services, des véhicules et des installations. Vous trouvez également le texte dont je vais me servir aujourd'hui. Vous trouverez des horaires de routes que nous desservons en transport interurbain, et une carte qui est la réplique identique de celle que nous avons devant nous.

J'ai assisté à la journée d'audiences de votre comité à Montréal. Il y avait eu des questions sur les tarifs. J'ai cru bon de joindre une liste de certains tarifs pour pouvoir comparer le coût au kilomètre d'un tel service interurbain au pays.

Nous sommes heureux de vous dire que desservir un territoire, côtoyer la clientèle, vivre avec elle la problématique du service, et réfléchir au dilemme de la rentabilité n'est pas sans nous permettre d'avoir une certaine connaissance de l'état de la

not a comprehensive brief, but rather some speaking notes. In the weeks ahead, we may have an opportunity to present a full brief to complete our presentation and answer your questions.

In 1958, our company got the first school bus in Saint-Rose-de-Poulariès, a little village north of Rouyn-Noranda. In the 1960s, the father and son developed the company by adding a few school buses. In 1976 and in 1979, my brother Roger and his wife invested in the company and developed a fleet in the La Sarre area. In the 1980s, my brother Marc-André and I joined Roger in expanding to Rouyn-Noranda, and the following year, to Val-d'Or. In 1991, we got an urban transportation contract in Rouyn-Noranda.

One of the incidents that affected us was a major fire at the garage in La Sarre. Over the years, we have made some purchases, particularly school buses, with charter licenses.

We have also done some mining transportation. This involves transportation for the employees of mining companies between the mines site and the neighbouring residences. Over the years, the new generation has joined the company, Roger's children, Sylvie and Dominique.

In 1992, the Transport Commission gave us some additional service points. We already had charter licenses for the main cities in the region. In 1992, we got some service points including most of the communities in the Abitibi-Témiscamingue region.

In 1994, we got the Abitibi-Témiscamingue intercity network from the Quebec Transport Commission. This network belonged formerly to the Voyageur company.

We have office and garage facilities in La Sarre, Rouyn-Noranda and Val-d'Or. We also have a family garage in Sainte-Rose-de-Poulariès. We also have another garage for our fleet of school buses in Malartic. We have two terminals for our fleet, one in Rouyn-Noranda, and one in Val-d'Or. The promotional brochure contains some photos of the terminal in Rouyn-Noranda. These are paratransit terminals.

In 1996-1997, when the office for disabled persons did a study on the accessibility of terminals, there were four accessible terminals in Quebec, two of which were in Abitibi.

Over the years, we have continued to invest to improve infrastructures and buildings, to buy new vehicles, to get new terminals, new garages and more functional, efficient offices.

We support the community. Every year, we get thousands of requests, and the Maheux family supports hundreds of organizations at a cost of some \$20,000 a year, either in cash or services. Our staff is involved and dedicated: most of our directors, assistants, dispatchers and foremen have been with us for 15 or 20 years.

situation. Ce n'est pas un mémoire exhaustif mais bien un aide-mémoire aux fins de la présentation. Dans les semaines qui viennent, nous aurons peut-être l'occasion de présenter le texte d'un vrai mémoire pour compléter notre présentation et la réponse à vos questions.

En 1958, notre entreprise a obtenu un premier autobus scolaire, à Sainte-Rose-de-Poulariès, un petit village qui est situé au nord de Rouyn-Noranda. Dans les années 1960, père et fils ont développé l'entreprise en ajoutant quelques autobus scolaires. En 1976 et en 1979, mon frère Roger et son épouse ont investi dans la compagnie et on a développé une flotte dans le secteur de La Sarre. Dans les années 1980, mon frère Marc-André et moi nous sommes joints à Roger pour l'expansion à Rouyn-Noranda et l'année suivante à Val-d'Or. En 1991, on a obtenu un contrat de transport urbain à Rouyn-Noranda.

Parmi les événements qui nous ont affectés, nous avons eu un incendie majeur au garage de La Sarre. Au fil des ans, on a fait différentes acquisitions, principalement des acquisitions de transport scolaire avec des permis nolisés.

On a fait aussi du transport minier. Il s'agit du transport du personnel des compagnies minières entre le site minier et les résidences avoisinantes. Au fil des ans, s'est jointe une relève qui sont les enfants de Roger, Sylvie et Dominique.

En 1992, la Commission du transport nous a accordé des points de services complémentaires. On détenait déjà des permis de nolisé pour les principales villes de la région. En 1992, on a obtenu les points de service qui comprenaient la grande majorité des localités de l'Abitibi-Témiscamingue.

En 1994, nous avons obtenu auprès de la Commission du transport du Québec le réseau interurbain de l'Abitibi-Témiscamingue. Ce réseau relevait auparavant de la compagnie Voyageur.

On a des installations de bureau et de garage à La Sarre, Rouyn-Noranda et Val-d'Or. On a aussi le garage familial à Sainte-Rose-de-Poulariès. On a aussi un autre garage pour la flotte scolaire à Malartic. On a deux terminus pour notre flotte, un à Rouyn-Noranda et un à Val-d'Or. Vous avez une petite idée de celui de Rouyn-Noranda sur les photos du dépliant promotionnel. Ce sont des terminus adaptés.

En 1996-1997, lorsque l'Office des personnes handicapées avait fait un relevé de l'accessibilité des terminus, il y avait déjà quatre terminus accessibles au Québec, dont deux en Abitibi.

Au fil des ans, on a continué à faire des investissements pour améliorer les infrastructures et les bâtiments, pour l'achat de nouveaux véhicules, pour avoir des nouveaux terminus, des nouveaux garages et des bureaux plus fonctionnels et plus efficaces.

On appuie la communauté. À chaque année, des milliers de sollicitations nous parviennent et la famille Maheux supporte des centaines d'organisme au coût de 20 000 \$ environ par année, soit en argent ou en services. Le personnel est impliqué et dédié: nos directeurs, nos adjoints, nos répartiteurs et nos contremaîtres sont, dans la majorité des cas, avec nous depuis 15 ou 20 ans.

Volunteer work is one of the characteristics of the managers of the company of which I am part. At the beginning of the 1980s, my brother Roger chaired the Quebec Bus Owners Association; my brother Marc-André is currently a member of the finance committee of this association, the QBOA, and I have been a director of the QBOA since 1985, that is 17 years. I was the President for two years. Since that time I have been in charge of the fate of the school transportation at the QBOA, and I am still the Vice-President of the QBOA.

I am also a member of the Foundation of the University of Abitibi-Témiscamingue and a member of the audit committee of a caisse populaire. I volunteer with a minor hockey team. I am also a member of dozens of organizations and honorary president of the Rouyn-Noranda Wine and Regional Food Fair. I would like to invite you to come to this event on May 3 and 4 in Rouyn-Noranda.

At the moment, Autobus Maheux has about 200 employees. We have 135 vehicles, six workshops and warehouses, three office sites, two terminals, and close to 30 agencies exclusive to our network. We provide school transportation for four school boards, and therefore for dozens of directors, some 50 elected officials, about 100 school principals and for thousands of school children every day.

We provide local and regional transportation services on school buses, chartered transportation in buses, which is by far the area or the market that has developed the most in recent years or that is the most used. Of course, these charters include all types of sports, cultural and other groups. Our charter services are used by our Aboriginal clients that we value particularly.

You cannot see it on the map, but the Amos-Matagami route goes as far as Radisson-James Bay and the Hydro-Québec project there.

We have been providing urban transportation services within Rouyn-Noranda for 22 years, and since 1991, we have a subcontract with the city. We operate two vehicles. It is a small fleet, but we transport some 80,000 passengers a year. Intercity transportation alone accounts for half of our activities, which were the subject of quite a process in Abitibi-Témiscamingue in 1993-1994. In two months of public hearings, we made the headlines almost every evening, and in the end, Autobus Maheux got a licence. The cornerstone of the debate and the main argument put forward by the regional development board, which you heard from in Montreal last February, was specifically the issue of cross-subsidization.

The existing carrier had been authorized to keep the main route and get rid of the routes that were not cost-effective. However, he did not meet the deadlines, and lost the licence. The commission held hearings to award these licences, and we got them, with a commitment and obligation to operate a number of unprofitable regional routes with financial support from the main Abitibi-Montreal route. The main route is therefore Rouyn-Noranda-Val-d'Or and from the Laurentians to Montreal. We have six

Le bénévolat est une des caractéristiques des dirigeants de l'entreprise dont je fais parti. Au début des années 80, mon frère Roger a présidé l'Association des propriétaires d'autobus du Québec; mon frère Marc-André est actuellement membre du comité des finances de cette Association, l'APAQ et je suis administrateur de l'APAQ depuis 1985, c'est-à-dire depuis 17 ans. J'ai été président deux ans. Je dirige les destinés du transport scolaire à l'APAQ depuis ce temps, et je suis toujours vice-président de l'APAQ.

Je suis également membre de la Fondation de l'Université de l'Abitibi-Témiscamingue et je suis membre du Conseil de vérification d'une caisse populaire. Je fais du bénévolat auprès d'une équipe de hockey mineur. Je suis aussi membre de dizaines d'organismes et je suis président d'honneur du Salon des vins et des saveurs régionales de Rouyn-Noranda. Je vous y invite les 3 et 4 mai à Rouyn-Noranda.

À l'heure actuelle, Autobus Maheux compte près de 200 employés. Nous possédons 135 véhicules, six ateliers et entrepôts, trois sites de bureaux, deux terminus et près d'une trentaine d'agences exclusives à notre réseau. Nous effectuons du transport scolaire pour quatre commissions scolaires, et donc pour des dizaines de dirigeants, pour une cinquantaine d'élus, pour une centaine de directeurs d'écoles et pour des milliers d'élèves tous les jours.

Nous effectuons du transport nolisé local et régional en autobus scolaire, du transport nolisé en autocar qui, de loin, est le domaine ou le marché qui s'est le plus développé dans les dernières années ou qui est le plus utilisé. Il y a, bien sûr, dans ces voyages nolisés toutes les catégories de groupes sportifs, culturels et autres. Au niveau du voyage nolisé, la clientèle autochtone est particulièrement importante pour nous.

On ne le voit pas sur la carte devant vous, mais la route Amos-Matagami monte jusqu'à Radisson-Baie de James et les travaux d'Hydro-Québec que vous connaissez.

Nous effectuons du transport urbain à l'intérieur de la ville de Rouyn-Noranda depuis 22 ans, et depuis 1991 nous sommes en sous-contrat pour la ville. Nous opérons deux véhicules. C'est une petite flotte mais nous transportons environ 80 000 passagers par année. Le transport interurbain représente à lui seul la moitié de nos activités et cela a fait l'objet de toute un processus en Abitibi-Témiscamingue en 1993-1994. Sur deux mois d'audiences publiques, on a fait les manchettes à peu près tous les soirs et cela s'est terminé par l'obtention de permis par Autobus Maheux. La pierre angulaire du débat et l'objet principal de l'argumentation du Conseil régional de développement que vous avez entendu à Montréal en février dernier, était justement la question de l'interfinancement.

Le transporteur en place avait été autorisé à garder la ligne principale et à se défaire des lignes déficitaires. Toutefois, il n'a pas respecté les délais et il a perdu le permis. La commission a tenu des audiences pour attribuer ces permis et nous les avons obtenus, avec l'engagement et l'obligation d'opérer plusieurs trajets régionaux déficitaires soutenus financièrement par la principale ligne Abitibi-Montréal. La principale ligne est donc Rouyn-Noranda-Val-d'Or et les Laurentides vers Montréal. Tous

departures every day, three in one direction, and three in the other. This is the main route, which serves some 50,000 passengers a year.

We operate this main route with permission to operate the following routes shown on the list: Rouyn-Noranda, La Sarre (in one direction in the morning and in the other in the evening); Rouyn-Noranda-Témiscamingue-North Bay, the entire Témiscamingue region, from the centre of Ville-Marie to North Bay, with transfers to Guelph and Ontario-Hartland, which serves the entire northern regions; the round trip Val-d'Or-Amos route and the round trip Val-d'Or-Matagami route; Val-d'Or-Rouyn-Noranda, a local service every day; Amos-Rivière-Héva, with fairly numerous transfers to other vehicles; and Val-d'Or-Chibougamau, which is a transfer with InterCar that bought the Chibougamau-Saint-Phillisien route. We have connections with this company.

To our knowledge, Autobus Maheux is the only bus company in Canada with intercity licences, with conditional links between them. In other words, cross-subsidization is mandatory as regards the Quebec Transportation Commission. We cannot intervene, interrupt or change anything without calling into question other licences. Other companies do cross-subsidization as well.

With the authorization of the Quebec Transport Commission, two regional routes have recently been abandoned: in 2000, Rouyn-Noranda-Kirkland Lake, which made it possible to avoid going to North Bay before heading north again, because it was not very busy, and also the La Sarre-Amos route. On the map, this route is shown in blue, because there has been no service there since last year. We received authorization from the Transport Commission to stop the service in 2000, but since we have trouble discontinuing service to our customers, it took us a year to actually end this service.

In order to operate this network, Autobus Maheux has a staff of 27 drivers, with 14 buses, and offers at least 24 departures every day of the week. Two drivers are assigned permanently to the Montreal route alone, and more are added during the Christmas holidays and in the summer.

Like all intercity carriers in Quebec, we offer discounts to many of our customers. The reductions may be as much as 25, 30 or 50 per cent. We also have an agreement with the office of disabled persons under which escorts required by disabled people, travel free of charge.

We are among the pioneers who established an accessible bus system. In Abitibi or Montreal, people can reserve travel on a bus equipped with an elevator. In view of the distance, this service is not used by the disabled a great deal, but we have the equipment, and we meet the demand.

In addition, for children between 8 and 11 years of age, we have established a procedure to make parents feel secure. We offer other special products, including tourist passes known as Route-Pass, which allow national and international tourists to

les jours, nous avons six départs, trois dans un sens et trois dans l'autre. C'est la ligne principale, qui dessert environ 50 000 passagers par année.

Nous opérons cette ligne principale avec la permission d'opérer les lignes suivantes qui apparaissent sur la liste: Rouyn-Noranda, La Sarre, avec ici dans un sens le matin et dans l'autre sens le soir; Rouyn-Noranda-Témiscamingue-North Bay, toute la région du Témiscamingue, dans le cœur de Ville-Marie jusqu'à North Bay en transfert avec Guelph et Ontario-Martland, qui repart vers le Nord pour desservir tout le Nord; le trajet Val-d'Or et Amos aller-retour et Val-d'Or-Matagami aller-retour; Val-d'Or-Rouyn-Noranda, service local tous les jours; Amos-Rivière-Héva, c'est le transfert avec les autres véhicules qui sont assez nombreux; et Val-d'Or-Chibougameau, qui lui-même est en transfert avec InterCar qui s'est porté acquéreur de la ligne Chibougameau-Saint-Phillisien et on est en lien avec celui-ci.

À notre connaissance, Autobus Maheux est le seul transporteur par autocar au Canada à opérer des permis interurbains qui sont conditionnellement reliés entre eux, c'est-à-dire dont l'interfinancement est obligatoire devant la Commission des transports du Québec. Nous ne pouvons intervenir, interrompre ou changer sans mettre en cause la question des autres permis. Il y a d'autres entreprises qui font de l'interfinancement.

Avec l'autorisation de la Commission des transports du Québec, deux lignes régionales ont été abandonnées récemment: en 2000, Rouyn-Noranda-Kirkland Lake, qui évitait d'aller jusqu'à North Bay pour remonter car c'était bien sur très peu achalandé et aussi la ligne de service La Sarre-Amos. Sur le tableau cette ligne est en bleue parce qu'elle n'est plus desservie depuis l'année passée. On a reçu l'autorisation de la Commission des transports de l'interrompre en 2000, mais comme on a de la difficulté à arrêter de donner des services à notre clientèle, on amis un an avant de le faire.

Pour opérer ce réseau, Autobus Maheux possède un effectif de 27 chauffeurs qui, avec 14 autocars, effectuent tous les jours de semaine, un minimum de 24 départs par jour. Uniquement sur la liaison Montréal, deux chauffeurs de base y sont affectés, et ils sont plus nombreux durant le temps des Fêtes et à l'été.

Comme tous les transporteurs interurbains du Québec, nous offrons des escomptes à une bonne partie de notre clientèle. Les rabais peuvent aller de 25, 30, à 50 p. 100. Nous avons également une entente avec l'OPHQ pour les personnes handicapées ayant besoin d'un accompagnateur qui peuvent, eux, voyager gratuitement.

Nous faisons partie des pionniers qui ont mis en place un réseau accessible d'autocars. Les gens peuvent réserver, en Abitibi ou à partir de Montréal, un autocar muni d'un élévateur. Compte tenu de la distance, ce service n'est pas beaucoup utilisé par les personnes handicapées, mais nous avons l'équipement et nous répondons à la demande.

De plus, pour les enfants de 8 à 11 ans, on a mis sur pied un processus qui sécurise les parents. Nous offrons d'autres produits spéciaux, dont les laissez-passer touristiques Route-Pass, qui permettent à une clientèle touristique nationale et internationale

travel as much as they want for a set price. Nationally, Autobus Maheux has also introduced an "Econopass" to allow students, particularly Cegep students, in the Abitibi-Témiscamingue region to travel throughout the region at a 50 per cent discount. "Subscription" transportation, as it is called in Quebec, includes all transportation services not covered in other licences, that is mining transportation, private contract transportation, which has been mainly for mining companies.

At the moment, we have two services on these licences: one with a drilling company in which we provide transportation every two weeks for drillers from Val-d'Or to Red Lake, in northeastern Ontario, close to the Manitoba border. The other service is with a federal organization and it is for transporting adult Aborigines from two communities to adult training programs in Val-d'Or and Amos.

In our view, it is simplistic and inadequate to look at the issue of bus transportation merely with respect to whether or not regulations are required. We have to remember why the regulations were introduced, and why they should be retained or abandoned. If the government is wondering about whether or not it should maintain a regulatory structure for the economic activity of transportation services, we are obliged to conclude that there is a political will to improve the situation in this area. I think that because of this will, the minister gave you the responsibility to investigate the situation and to correct any problems there may be. We assume that such an important study is not merely a consultation exercise to find somewhere a reason to deregulate, either because it is fashionable or because of some trend toward liberalism or because it is being done in the trucking and in the aviation sectors, or, worse still, because it has been done elsewhere. If there are good reasons showing it is preferable to deregulate, then let us deregulate. Otherwise, let us keep the regulations.

As far as air services go, one thing is certain: the experience in that industry has been so catastrophic, particularly for the regions, that it is unthinkable that it could serve as an example for the bus industry. The challenge is to identify the problem or to identify among the problems the one that must be solved first, for the greater benefit of the population. If any minister invites us to reflect on a particular matter, he or she does so in an effort to solve the problem. If the government says that it must intervene and that the industry is in decline — which we might think from the background documents — because it has noticed a problem and a number of people have complained about it, then things become clearer. We might think that we would finally find out what the problem is. However, has the company experiencing difficulties been heard? Does it exist? In addition, does the industry have one association, more than another, that is calling for and justifying deregulation?

When I attended some of your hearings in Montreal, the four Canadian associations did not say whether regulation was good or bad. They particularly did not say that it should cease to exist. They mentioned certain problems. If it is not clear whether we are deregulating for its own sake, or whether there are some

de se déplacer à volonté pour un prix fixe. Et sur le plan national, Autobus Maheux a également mis en place une «Econopass» pour permettre aux étudiants, surtout les étudiants du cégep, de l'Abitibi-Témiscamingue de voyager en région tout en bénéficiant d'un escompte de 50 p. 100. Le transport «par abonnement», comme on l'appelle au Québec, comprend tout ce qui n'est pas compris dans les autres permis, c'est-à-dire le transport minier, le transport à contrat privé, qu'on a surtout effectué pour des compagnies minières.

Actuellement, nous avons deux services sur ces permis: un avec une entreprise de forage où on transporte, à toutes les deux semaines, les foreurs de Val-d'Or jusqu'à Red Lake au nord-est de l'Ontario, tout près des frontières manitobaines; et au autre avec un organisme fédéral pour le transport d'Autochtones adultes de deux communautés amérindiennes ayant accès à la formation des adultes à Val-d'Or et à Amos.

Pour nous, adresser la question des transports par autocar sur l'angle strict de la nécessité ou non d'avoir une réglementation, c'est simpliste et inadéquat. Il faut savoir pourquoi la réglementation a été implantée et pourquoi elle doit demeurer ou non. S'il y a un questionnement gouvernemental sur le maintien ou non d'une structure réglementaire d'une activité économique, en l'occurrence, le transport, on doit conclure qu'il y a une volonté politique d'améliorer la situation dans ce domaine. Et je pense que c'est cette volonté que le ministre vous a chargé d'enquêter et d'en corriger les lacunes, s'il y en a. Nous tenons pour acquis qu'une réflexion d'une telle importance n'est pas uniquement un exercice de consultation pour trouver quelque part une raison de déréglementer, soit parce que c'est la mode ou parce qu'il y a un vent de libéralisme, ou parce qu'on l'a fait dans les secteurs du camionnage et de l'aviation ou, pire encore, parce qu'on l'a déjà fait ailleurs. Si pour de bonnes raisons, il est préférable de déréglementer, faisons-le. Sinon, maintenons la réglementation.

Pour ce qui est de l'aviation, on peut être certain d'une chose: l'expérience de l'aviation est tellement catastrophique, en particulier pour les régions, qu'il est invraisemblable que cela puisse servir d'exemple pour les autocars. Le défi consiste à identifier le problème ou encore à identifier parmi les problèmes soulevés celui qu'il faut avant tout résoudre, pour le plus grand bénéfice de la population. Si un ministre, quel qu'il soit, nous invite à nous questionner sur un sujet donné, c'est parce qu'en tant que ministre responsable, il veut résoudre le problème. Si l'État dit qu'il doit intervenir et que l'industrie est en déclin — ce qu'on peut croire en lisant des documents préparatoires — parce qu'il l'a constaté et que plusieurs s'en plaignent, cela se précise. On pourrait dire: enfin on va savoir quel est le problème. Cependant, l'entreprise en difficulté s'est-elle fait entendre? Existe-t-elle? Aussi, dans l'industrie, y a-t-il une association qui, plus qu'une autre, demande et surtout motive une déréglementation?

À Montréal, où j'ai pu assister à certaines audiences, les quatre associations canadiennes n'ont pas dit que la réglementation était bonne ou non. Ils n'ont surtout pas dit qu'elle devait tomber. Ils ont soulevé des problèmes. Si la réponse n'est pas claire à savoir si on déréglemente pour déréglementer ou s'il y a des problèmes, on

problems, we might wonder what the real issue is. Our associations raise problems and suggest solutions. Since I am involved in one of these associations, I can confirm that Autobus Maheux supports the efforts of our associations. We very much hope that the committee will take into account the comments and recommendations made by the associations.

This brings me to the issue of paradoxes. As regards our area and our company and our population in particular, it is clear that without "cross-subsidization" as a result of regulation or without possible direct funding, a number of regions or communities and their population would have no service, no mobility, or else a reduction of service and mobility.

However, what is even clearer, is that in similar regional situations, some individuals have access to an intercity transportation service or even to an assistance program that could be used to organize such a service, whereas other individuals have no such access. Some residents do not even have to ask themselves whether they need a service, they have it in any case, thanks to a public organization that provides intercity service. Other citizens, on the other hand, in a similar context, do not even have a door on which to knock to request such a service. Our problem is one involving the principle of mobility of Canadian citizens. That is why we talk about paradoxes. This organizational and structural contradiction makes it impossible for Canadians to receive fair treatment. In our view, this is a real problem that the Senate committee and the minister should be reviewing: unfair access to regional transportation services for the people of Canada.

By definition, we can state that transporting people is a public service. For many people, it is even an essential service. As far as intercity bus transportation goes, this essential service is often provided by the private sector, and its only criterion is profitability.

We, "private carriers of the public" are paradoxically but particularly well placed to know about our customers' essential transportation needs, their isolation, their travel habits and their fear that in the future they will not be able to travel. At the same time, we know about situations in which people can lose a service because it is not profitable or because of a political decision. We regional carriers are business people, who are theoretically skillful, who want their company to prosper, to generate good salaries, good revenues and good returns for the owners. At the same time, we are people who live in this region. We use our own services. We know most of our customers: they are our uncles, friends, customers or someone we know from hockey. We are also part of this population. We are a paradox, because we are torn between the fact that we believe in private enterprise, which is the most efficient way of providing a service, even a public service, but the public is entitled to service in regions, even when they are far from the major centres.

peut se demander quel est le problème. Nos associations soulèvent des problèmes et suggèrent des interventions. Comme je suis impliqué dans une de ces associations, je vous confirme qu'Autobus Maheux y souscrit. Nous souhaitons vivement que le comité tienne compte des commentaires et recommandations des associations.

Ceci m'amène à vous parler des paradoxes. De façon plus particulière sur notre territoire et touchant spécifiquement notre entreprise et notre population, il est clair que sans «interfinancement» découlant de la réglementation ou sans éventuel financement direct, plusieurs territoires ou localités et leur population se retrouveraient sans service, sans mobilité ou encore en diminution de services ou avec une mobilité limitée.

Toutefois, ce qui est encore plus clair, c'est le constat que des situations régionales et des contextes semblables, certaines personnes ont accès à un service de transport interurbain ou même à un programme d'aide permettant d'en organiser un, et d'autres pas. Certains résidents n'ont même pas à se demander s'ils ont besoin d'un service, ils l'ont malgré eux, grâce à un organisme public qui donne le service interurbain alors que d'autres citoyens, dans un contexte semblable, n'ont même pas accès à une porte où frapper en espérant un quelconque service. Notre problématique en est une de principe de mobilité des citoyens canadiens. Voilà pourquoi nous parlons de paradoxe. Cette contradiction organisationnelle et structurelle ne permet pas à la population canadienne d'être traitée équitablement. Voilà, pour nous, un vrai problème pour le comité sénatorial et pour le ministre: l'inégalité dans l'accessibilité de la mobilité des citoyens du Canada. Bien sûr, on parle du transport en région.

Par définition, nous pouvons affirmer que le transport de personnes est un service public. Pour beaucoup de gens, il s'agit même d'un service essentiel. Pour ce qui est du transport par autobus interurbain, ce service essentiel est souvent assuré par le secteur privé et le seul critère pour que le secteur privé assure le service est la rentabilité.

Nous, «transporteurs privés du public» sommes paradoxalement mais particulièrement bien placés pour connaître les besoins de nos clients, leurs besoins essentiels de transport, leur isolement, leurs habitudes de déplacement et leurs craintes de ne plus pouvoir faire ces déplacements. En même temps, nous connaissons le risque que la population peut avoir de perdre un service à cause du manque de rentabilité ou à la suite d'une décision politique. Nous, transporteurs des régions, sommes des gens d'affaires, en principe avisés, qui souhaitons que l'entreprise prospère, qu'elle génère de bons salaires, de bons revenus et de bons rendements pour les propriétaires. En même temps, nous sommes citoyens de cette région. Nous utilisons nos propres services. Nous connaissons les gens presque individuellement; un oncle, un ami, un client ou un collègue de hockey. Nous sommes aussi cette population. Nous sommes un paradoxe car nous sommes déchirés entre le fait que nous croyons à l'entreprise privée, qui est la plus efficace pour donner un service, même public, mais le public a droit à un service dans une région même si elle est loin des grands centres.

It is difficult to understand that in such a wonderful, highly regarded country throughout the world, we would have two or even three classes of citizens in terms of access to mobility. It may be true that some countries have taken a stand in favour of mobility, but that has not been verified. I am referring to some European countries, particularly the Nordic countries, which have opted for mobility, and have made it unacceptable or even illegal for people not to have access to transportation services. In Canada, we are nowhere near this standard.

I am inclined to make a comparison with health and education. We can be proud of our health care system in Canada. However, it is experiencing some upheavals, and there is apparently a shortage of money. The system requires a great deal of money. The cost of health care services and the long-waiting times have caused some individuals to suggest the use of private services. Despite a hypothetical privatization of health care, few are ready to abandon the principle of universality. And quite rightly.

What can be said then about universality access to health care? People living in a region, in villages, must find a friend, cousin, uncle or brother to drive them to the closest health care centre or to the airport to take a plane to get specialized care in Montreal.

So what about the universality access of Canadians to travel throughout the country? What does the Senate committee think about this issue and indeed what is the position of the minister? These are issues that I want to raise. They are important ones. The answers to the issues that I want to raise here might be completely different. We could be talking about a regional solution or one that is based on the needs of the majority.

The same issue arises in the area of education. In Canada, education is compulsory and steps are taken to ensure that education is available throughout the country. In Quebec, which is a province that we perhaps know a bit more about, each school board is responsible for providing transportation for students in order to enable them to access this compulsory education. Student transportation however, is not a legal requirement. Nevertheless, school boards or schools, even private ones, would be very hard pressed to hamper the access of students to education by cutting off transportation services. The various bodies choose to provide transportation. However, there are shortcomings. Many young students, 16 and 17 years old, have no access to a school bus service.

I think that we all agree that providing a public transportation service costs money. Is the federal government prepared to put money into the system to address disparities? Quite apart from the investment issue, we think that the government should at least ask itself the following question: "How come in Canada, where transportation policy is a jurisdiction shared with the provinces, there are regions of the country where people do not have access to a basic assistance program for the provision of public transportation services? How is it possible that the ability of people to travel around varies from one region to another? How can we explain the fact that intercity transportation in Canada is

Il est difficile de comprendre que dans un pays aussi magnifique et aussi bien coté mondialement, nous ayons deux et même trois catégories de citoyens par rapport à l'accessibilité à la mobilité. Il est peut-être vrai que certains pays ont pris le parti de la mobilité des personnes mais cela n'a pas été vérifié. Je fais allusion à certains pays européens, en particulier les pays nordiques, qui ont fait des choix et pris le parti de la mobilité des personnes en rendant inacceptable, voire même illégal, le fait que des personnes n'aient pas accès à un service de déplacement. Au Canada, on est bien loin du compte.

Je suis porté à faire un parallèle avec la santé et l'éducation. Au Canada, nous pouvons être fiers de notre système de santé. Toutefois, même s'il n'est pas sans connaître des soubresauts, il manque d'argent, semble-t-il. Il en requiert beaucoup. Le coût et l'engorgement des services de santé sont tels que plusieurs proposent l'utilisation de services privés. Malgré une hypothétique privatisation des soins de santé, peu de personnes sont disposées à abandonner le principe de l'universalité des soins de santé. Et avec raison.

Qu'en est-il alors de l'universalité de l'accès aux soins de santé? Les gens qui vivent en région, dans des villages, doivent trouver un ami, un cousin, un oncle, un frère pour les conduire au centre de santé le plus près ou pour prendre l'avion pour obtenir des soins spécialisés à Montréal.

Qu'en est-il de l'universalité de la mobilité des personnes au Canada? Quelle est l'opinion du comité du Sénat, l'opinion du ministre? Ce sont des questions que je pose, des questions importantes. Les réponses peuvent être complètement opposées, en étant soit une solution pour les régions ou une solution qui ne sert que la majorité.

C'est la même chose dans le domaine de l'éducation. Au Canada, l'éducation est obligatoire et les moyens sont pris pour que cette éducation soit dispensée partout. Au Québec, une province que nous connaissons davantage, chaque commission scolaire fournit le transport pour assurer l'accès à cette éducation obligatoire. Le transport n'est pas obligatoire légalement, mais toute commission scolaire ou toute école, même privée, serait bien malvenue d'interrompre l'accès à cette éducation en n'offrant plus le transport. C'est un choix. Même là, il y a des lacunes. Il y a beaucoup de jeunes de 16 ou 17 ans qui n'ont pas accès à un service de transport.

En matière de transport public, c'est un choix qui a un prix, nous en convenons. Le gouvernement fédéral est-il prêt à mettre un prix pour corriger les iniquités? Indépendamment du prix à payer, le législateur doit au moins, il nous semble, se demander: «Dans ce pays où je légifère et dont le transport relève de ma compétence — et que je partage avec les provinces — comment se fait-il qu'il y a des régions où la population n'a pas accès à un programme d'aide minimale permettant le déploiement d'un service de mobilité? Comment se fait-il que la mobilité des personnes soit différente d'un endroit à l'autre? Comment expliquer que le transport interurbain au Canada soit devenu

now run in one of the following two ways. First, in some provinces, intercity transportation services are provided by the private sector, which receives no financial assistance. Second, within the same province, transportation services are either provided by the private sector with no cross-subsidization or financial assistance or the service is operated by the private sector with cross-subsidization but without financial assistance. In some cases the intercity service is provided by a crown corporation, with financial assistance but which is in fact operated by the private sector.

In other provinces, intercity services are either operated by the private sector, without funding or cross-subsidization, or it is provided and operated by a crown corporation. In several Canadian provinces, intercity services are no longer available because of a lack of funding programs or in some cases, because of a lack of customers.

It was the railway which enabled all the various regions to come together to form the country of Canada. The railway was a driving force for the economic and technological development of Canada at the time because it enabled both people and goods to be moved around. At that time there was a goal, a philosophy and a mindset.

Today, there are many different ways of moving around, but one thing remains however, the need to travel. Modes of travel have developed significantly because Canadians rely significantly on their ability to move around in safety and comfort. Travel in Canada is more important than it has ever been. On the issue of people's mobility, do we in Canada today have a reliable equalization system or do we have a majority based approach? While major efforts are being made to convince people that the deregulation of the airline industry is a success story, there is little competition in this industry and the price of airplane tickets have now reached outrageous levels. People living in Abitibi-Témiscamingue have to pay between \$600 and \$1,000 just to go to work or to get health care. An airline ticket between Abitibi and Montreal would set you back \$600 and a ticket for Quebec City costs \$1,000.

We referred earlier to the transcontinental railway. This is the very symbol that united all the various regions of Canada. When Canada was in its infancy, cities were poor, there were major problems, people living in the cities faced hardship, and the railway was used to settle the country and to provide people, quite literally, with land and at the time people were told to settle in Canada and that public services would be provided.

There was a mass movement of people. When the situation in the major urban centres is good what is the predominating concern? Who cares about the regions? It is in the regions that the minority of people live today. This minority was born and bred in the various regions. They like living where they do and they are entirely aware that all the metals, wood, agricultural products as well as all their natural resources are exported to the major urban centres. It goes without saying that in terms of regional GDP, they do not get their fair share of public services.

l'une ou l'autre des réalités suivantes: premièrement, dans certaines provinces, le service est opéré par le secteur privé sans aide financière — et là je parle toujours de transport interurbain. Deuxièmement, dans une même province, le service est soit offert par le secteur privé sans interfinancement et sans aide financière ou bien il est opéré par le secteur privé avec interfinancement sans aide financière, ou encore le service est offert par la société publique, donc avec de l'aide financière, et opéré par le secteur privé.

Dans une autre province, le service est soit opéré par le privé, sans financement ou interfinancement, ou bien il est offert et opéré par une société publique. Dans la plupart des provinces, des services sont abandonnés faute de programmes d'aide et dans certains cas, faute de clientèle.

C'est le chemin de fer qui a permis de rassembler toutes les terres en un seul pays, le Canada. Le chemin de fer a été une force économique et de développement technologique de l'époque pour permettre la mobilité des biens et des personnes. Il y avait un objectif, il y avait un esprit, il y avait une philosophie.

Aujourd'hui, les moyens se sont diversifiés, mais une chose demeure, on a besoin de se déplacer. Les moyens de déplacement se sont beaucoup développés parce que la population canadienne accorde beaucoup d'importance à la mobilité, à la sécurité et au confort. La mobilité au Canada est plus importante que jamais. En matière de mobilité des personnes, le Canada a-t-il encore un système fiable de péréquation ou s'il n'en a que pour la majorité? Pendant qu'on tente de convaincre que la déréglementation du transport aérien est un succès alors qu'il y a peu de concurrence, les prix des billets d'avion sont exorbitants: 600 \$ ou 1 000 \$ pour aller travailler ou se faire soigner pour la minorité en Abitibi-Témiscamingue: le billet Abitibi-Montréal coûte 600 \$ et le billet pour Québec en coûte 1 000.

Le transcontinental dont on parlait tantôt, c'est l'image du lien qui a uni de le Canada. C'est aussi sur ce tronçon, que lorsque les villes étaient pauvres, lorsqu'on avait une crise, lorsque la masse des gens dans les villes avaient de la difficulté, on a décidé de profiter de ce tronçon pour occuper le territoire, de carrément donner des terres et de dire aux gens: «Allez habiter ce territoire, nous allons vous aider dans les services publics.»

Il y a eu un mouvement de masse. Lorsque les grandes villes vont bien, quelle est la préoccupation qui prédomine? Les régions, qui s'en soucie? La minorité est là et aujourd'hui, c'est une minorité qui est née sur place, qui tient à son territoire et qui est tout à fait consciente que les métaux, le bois, l'agriculture, toutes ses ressources naturelles s'en vont dans les grands centres. C'est sûr qu'en termes de produit intérieur brut régional, il n'y a pas de retour en services publics suffisants et équivalents.

We have seen increasingly sophisticated modes of transportation being developed. However, the transcontinental railway which passed through the Abitibi region, through such cities as Senneterre, Amos, Tachereau, LaSarre and Dupuis on its way to western Canada, has gone the way of the dodo. Intercity bus services have also been significantly cut.

In the region of LaSarre and Amos there are approximately 30 communities with a population of approximately 30,000 respectively. A hundred and forty-five thousand people live in our region but the access to transportation services is not at all in sync with this level of population.

What steps should Canada take in the area of intercity transportation services? The first proposal that we would make would be for the Canadian government to commit and to take the necessary steps to ensure that Canadians are able to travel around the country. In order to do this, the government must assert this commitment and give the regions the necessary responsibilities and tools to enable them to provide transportation services. This is a heartfelt plea that I am making to you today.

Canada must adopt this approach. If this meant that the Canadian government had to deregulate, then, so be it. However, this approach would mean that only the majority of Canadians would have access to public transportation. This is the exact opposite of how people in the regions view Canada. They see the Canadian way as an equalization-based system geared to serving minorities.

Deregulation would be somewhat tantamount to leaving the regions out in the cold. If the Canadian government chooses to deregulate, this policy can only fit into the Canadian way of doing things if the government were to also implement immediate straightforward measures to ensure that all Canadians continue to have access to or regain public transportation services. We are quite willing to play our role in providing this service.

I would be pleased to answer any questions you may have.

The Chair: Thank you, Mr. Maheux. Under a regulation-based system, how could we provide services in those regions where there are currently none?

Mr. Maheux: To be able to answer your question we would need to determine whether there would be enough people to warrant a public transportation service. We could not use a 45 or 56 seater bus in an area without a public transportation system or where there would be no one to use the service. There is no magic figure here. We had to cut our Rouyn-Noranda to Kirkland Lake service, because we were operating at a loss since we only had an average of fewer than two passengers a day. We also cut our LaSarre to Amos service last year. Here also, we were carrying an average of 2.1 passengers a day.

We have approximately the same average number of passengers on our Matagami daily service. Approximately 3 passengers use that service every day. The entire network of routes that we operate must be profitable for us. However, this entails some sacrifices. We find it is difficult to cancel one particular route. However, the way we see it, it would be quite a

Pendant que tous ces moyens sophistiqués se développent, le transcontinental, qui passait ici en Abitibi, à Senneterre, à Amos, à Tachereau, à LaSarre, à Dupuis et qui s'en va vers l'ouest, est disparu. Les services interurbains par autobus ont aussi beaucoup diminué.

Dans le secteur de La Sarre, il y a près d'une trentaine de localités, soit une population d'environ 30 000 personnes, et la même chose à Amos. Cette région compte 145 000 de population et l'accessibilité à la mobilité est loin d'être représentative.

Que doit faire le Canada en matière de transport interurbain? La première chose qu'on suggère, c'est que le gouvernement canadien fasse le choix d'assurer la mobilité des personnes au pays et qu'il prenne les mesures qui s'imposent pour le faire. Pour assurer la mobilité, il faut affirmer ce choix et donner des outils et des devoirs au milieu. C'est le cri du coeur que je voulais vous transmettre aujourd'hui.

Le Canada doit faire ce choix. Si le gouvernement devait faire passer ce choix par l'abandon de la réglementation, cela serait possible. Par contre, cette mobilité ne serait alors disponible que pour la majorité. C'est exactement le contraire de ce que les gens en région croient, c'est-à-dire que le Canada est un système de péréquation servant les minorités.

Tout geste d'abandon de la réglementation est un peu un geste d'abandon des régions, à ce niveau. Si c'est le choix du gouvernement canadien de laisser tomber la réglementation, cela ne peut pas être un geste canadien, à moins qu'il soit accompagné, de façon minimale, de mesures franches et immédiates permettant à des populations d'être toujours, et voire même à nouveau, desservies par le transporteur en place ou par tout autre transporteur. On veut contribuer, aussi, à ce service.

Je serai heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Maheux. Dans un système réglementé, comment pourrions-nous offrir des services là où il n'en existe pas présentement?

M. Maheux: Répondre à votre question demande qu'on puisse déterminer qu'il y a un nombre minimal de passagers pour offrir un service au public. On n'opérera pas un autobus de 45 ou 56 passagers dans un endroit où il n'y a plus de service et où personne ne s'engage à l'utiliser. Il n'y a pas de chiffre magique. On a été obligé d'abandonner Rouyn-Noranda-Kirkland Lake, puisqu'on opérait ce corridor de façon déficitaire avec une moyenne de moins de deux passagers par jour. On a abandonné le trajet La Sarre-Amos l'an passé avec une moyenne de 2,1 passagers par jour.

On dessert actuellement Matagami avec à peu près les mêmes moyennes quotidiennement, c'est-à-dire autour de trois passagers. L'ensemble de l'opération de ce réseau doit être rentable pour nous, mais ce n'est pas sans sacrifices. Nous trouvons cela difficile d'abandonner un service. Par contre, il est impensable dans notre conception des choses d'opérer un système avec peu de passagers

ridiculous state of affairs if we were to operate routes with very few passengers — but nevertheless a route that people relied on — if an Ontario crown corporation was providing a parallel service at great cost to the province of Ontario. The same thing goes for the province of Saskatchewan. The in-province intercity bus service is operated by the province itself.

I am perhaps a bit off topic here but I come back to your question. How can we provide service in areas where there is none? Firstly, there must be people in these areas who require a public transportation system and also people willing to provide it.

When she came through Montreal, Ms Mitchell, from Rural Solidarity, pointed out, and rightly so, that peoples' mobility does not necessarily depend only on bus service.

I am not defending my own turf when I am saying that, but it is a fact nonetheless. She mentioned something else that affects our daily lives. Despite the lack of service, it is quite true that in some areas, paratransit will offer on-call services, in other words a taxi will be provided for in the health services transportation budget and a school bus will go by.

In other words, it is not that there is not enough money going around but the money is not targeted. The taxi service could ensure minimal service in a given area even though it is only for a dozen people.

On the other hand, if those people do not have the means to pay for a taxi, what is the solution? What is the solution when you are talking about a 50-kilometre taxi trip? It is something like the example of the public bus systems. In the document, I mentioned another example in Quebec. The users who want to go into Montreal and who live in Joliette or in the parishes around there, have to use intercity services. They go from one town to another to get to work. This is a private sector operation, but it exists within an aid program. It is the same aid program that allows the City of Rouyn-Noranda to provide public transportation while operating on a private basis. The municipalities, in this program, must have the service provided by the private sector.

There are situations, aberrations, which mean that unidentified municipalities — on the blue line here — like Taschereau and many other towns do not have any service anymore. We are talking about municipalities of 2,000 inhabitants and the others are smaller.

In outlying areas, the difference between operating a line to be self-sufficient or helping it so it can at least meet its costs is never a matter of millions of dollars. All provincial governments have programs to support public transportation especially in urban areas. It would cost a few million dollars to support networks in outlying areas.

The Chair: Would you agree that if you have abandoned or dropped certain routes, others could try to provide service on them? Would you object to someone else making an application to provide new services?

mais dont les gens auraient quand même besoin, alors qu'à côté de ce tronçon, une société publique de l'Ontario opère un système offrant tous ces services et coûtant, de toute façon, une somme importante à l'état ontarien. C'est la même chose en Saskatchewan: le service d'autocars interurbain à l'intérieur de cette province est un service public.

Je me suis égaré mais je reviens à la question. Comment donner un service là où il n'y en a plus? Il faut d'abord avoir des gens qui ont besoin de ce service et des gens qui sont intéressés à le donner.

Lorsqu'elle est passée à Montréal, Mme Mitchell, de Solidarité rurale, a soulevé à juste titre que la mobilité des personnes ne dépend pas nécessairement que du service par autobus.

Je ne prêche pas pour ma paroisse en disant cela, mais c'est quand même la réalité. Elle a mentionné autre chose qu'on vit quotidiennement. Malgré le manque de services, c'est tout à fait vrai qu'à certains endroits, le transport adapté offrira un service par appel, c'est-à-dire qu'un taxi ira sur un budget de transports de la Régie de la santé et qu'un transport scolaire passera.

Autrement dit, ce n'est pas qu'il n'y a pas d'argent qui circule, mais l'argent n'est pas canalisé. Le service de taxi pourrait assurer un service minimal dans un secteur donné, même si ce n'est qu'à une dizaine de personnes.

Par contre, si ces gens n'ont pas les moyens de se payer un taxi, quelle est la solution? Quelle est la solution lorsqu'on parle de faire du taxi sur 50 kilomètres? C'est un peu comme l'exemple des sociétés publiques de transport par autobus. Dans le document, je faisais allusion à un autre exemple au Québec. Les usagers qui veulent rentrer à Montréal et qui demeurent à Joliette ou dans les paroisses environnantes doivent faire de l'interurbain. Ils passent d'une ville à une autre ville pour se rendre au travail. Ce service est opéré par le secteur privé, mais il existe à l'intérieur d'un programme d'aide. C'est le même programme d'aide qui permet à la ville de Rouyn-Noranda de donner un service public de transports en commun et de le faire opérer de façon privée. Les municipalités sont obligées, dans ce programme, de faire appel au secteur privé pour opérer le service.

Il y a des situations, des aberrations, qui font que des municipalités non identifiées — sur le tronçon bleu ici — telle que la ville de Taschereau et plusieurs autres villes n'ont plus de services. On parle de municipalités de 2 000 habitants et les autres sont plus petites.

Dans les régions, la différence entre opérer une ligne pour qu'elle se supporte elle-même ou l'aider pour qu'elle puisse au moins s'autofinancer n'est jamais une histoire de millions. Tous les gouvernements provinciaux ont des programmes d'aide aux sociétés de transport public, et surtout, de transport urbain. Cela coûterait quelques millions pour soutenir des réseaux en région.

La présidente: Seriez-vous d'accord pour que d'autres puissent essayer, sur les routes que vous avez abandonnées ou que vous avez laissé tomber, de nouveaux services? Est-ce que vous vous objecteriez à une application ou demande faite par d'autres pour une demande de nouveaux services?

Mr. Maheux: Even if we drop a route, we still would have preferred to carry on with the service. We have to look at other solutions. Let us take the example of our Rouyn-Noranda-Kirkland Lake route. There was an Ontario carrier who went between Virginia Town and Kirkland Lake with a school bus type service. That carrier had stopped providing that service for a number of years. When we discontinued our own service, he started his up again. He had to drop it again because we all have the same problem.

To ensure the service, the difference between the income provided by the client base and the operating cost of the vehicles in other categories is not very great.

Something major bothers me when we talk about rural regions, in other words lower-density-population areas. The people who addressed you before me mentioned that rural regions should not constitute an exception. These last years, the rural area population has greatly decreased so there are fewer people using public transportation services. Because they are fewer and slightly isolated, we sometimes get the impression that we can ask them to travel "any old way." I am being careful of what I am saying, but I do not agree with asking people with reduced mobility who have to go to the doctor's and who are advancing in age to sit in a school bus for 35 kilometres. I am quite proud of my school buses, they are very comfortable, but they are still school buses. They can do for a 10-kilometre trip, but for anything more it is not as clear cut. If you do not want services to decrease any further, travellers will have to be offered something more comfortable.

The Chair: Something that surprised us because of its importance is the phenomenon of children travelling alone. This was discussed in Montreal. Do you have the same thing in your area with children, for example, whose father is in Abitibi and whose mother is in Montreal, travelling on their own?

Mr. Maheux: Yes. That is why we developed the identification system for the person dropping off the child and the one picking up that child at the other end. I do not have the statistics for all the towns. I know that in Rouyn-Noranda, during the last year, 232 children travelling alone, in the 8- to 11-year-old group, were supervised. There are probably as many in the 12- to 14-year old category, but I am talking about those for whom we have a form filled out for travelling. So, 232 children just for Rouyn-Noranda. It is probably just about the same for Val-d'Or for the same age groups. The older children still require a bit of attention from the driver. Even if there is no "unaccompanied child" form filled out, the younger teenagers will be asked to sit in front of the bus to be closer to the driver.

The Chair: Do you carry parcels? I am told that in some areas carrying parcels can help fund the company and help it provide more services.

M. Maheux: Même si on abandonne un service, on aurait préféré continuer à le fournir. Il faut prévoir d'autres solutions. Prenons comme exemple notre service Rouyn-Noranda-Kirkland Lake. Il y avait un transporteur ontarien qui faisait qui faisait Virginia Town et Kirkland Lake avec un véhicule de type scolaire. Ce transporteur avait arrêté ce service pendant plusieurs années. Quand nous avons, à notre tour, discontinué le service, il a recommencé à le donner. Il a du l'abandonner de nouveau parce que nous avons tous le même problème.

Pour assurer le service, la différence entre le revenu provenant de la clientèle et le coût d'opération des véhicules de d'autres catégories n'est pas grande.

Il y a un élément important qui me dérange quand on parle de régions rurales, donc de densité de population plus faible. Les gens qui ont parlé avant moi ont mentionné que les régions ne devraient pas être l'exception. Ces dernières années, la population en région a beaucoup diminué, et les gens sont donc moins nombreux à utiliser un service de transport en commun. Parce qu'ils sont moins nombreux et un peu isolés, on a parfois l'impression qu'on peut leur demander de voyager «n'importe comment». Je fais attention à ce que je dis, mais je ne suis pas d'accord de demander aux gens qui ont une mobilité réduite, qui doivent aller chez le médecin, qui sont avancés en âge, de s'asseoir dans un autobus scolaire pour faire 35 kilomètres. Je suis très fier de mes autobus scolaires, ils sont très confortables, mais ce sont quand même des autobus scolaires. Lorsqu'on a 10 kilomètres à faire, cela peut aller, mais quand on doit aller plus loin, ce n'est pas évident. Si on ne veut pas que le service diminue encore plus, il va bien falloir offrir plus de confort aux clients.

La présidente: Un phénomène nous a surpris à cause de son ampleur: c'est le phénomène des enfants qui voyagent seuls. On en a parlé à Montréal. Est-ce que vous connaissez le même phénomène dans votre région où des enfants qui auraient, par exemple, un père en Abitibi et une mère à Montréal, voyageraient seuls?

M. Maheux: Oui. C'est pour cela qu'on a développé le système d'identification de la personne qui confie l'enfant et de celle qui le récupère à l'autre bout. Je n'ai pas les statistiques pour toutes les villes. Je sais qu'à Rouyn-Noranda, dans la dernière année, 232 accompagnements d'enfants voyageant seuls ont été effectués dans le groupe des 8 à 11 ans. Il y en a probablement autant dans la catégorie des 12 à 14 ans, mais je parle de ceux pour lesquels on complète un formulaire pour l'accompagnement. Donc, 232 enfants, juste à Rouyn-Noranda. Cela doit être sensiblement le même nombre à Val-d'Or, de même que dans la catégorie d'âge un peu plus élevée. Les enfants plus âgés demandent quand même un coup d'oeil particulier de la part du chauffeur. Même s'il n'ont pas de formulaire d'enfant voyageant seul, les jeunes adolescents seront invités à s'asseoir en avant, pour être plus près du chauffeur.

La présidente: Est-ce que vous transportez des colis? Il y a des endroits où on dit que le fait de transporter des colis peut aider au financement de la compagnie et aider à donner plus de services.

Mr. Maheux: Yes, we carry parcels. It is a more than major source of income for us on our intercity network. It is an important percentage of our operations. I shared that with a few carriers. If this matter is raised as being part of the solution to help keep traveller services alive, then that is a problem.

The Chair: It is a point of information.

Mr. Maheux: I know that this matter was raised in the background documents. In our case, it is a touchy matter and I will explain why. In 1987, the Canadian government chose to deregulate transportation of goods in Canada. The government said that it was not concerned with parcels and courier service and that it was deregulating. Today, in a billion dollar market, if bus carriers managed to get a few crumbs — I think that in Quebec it is about 2 per cent of the parcel volume — all the better. But if we have managed to get that parcel service in an area like ours, it is because we managed to outsmart our competitors and get that income for ourselves. You should especially not expect that this kind of income is a solution to support our traveller service. Today, in Abitibi-Témiscamingue — I am going out on a limb here, I especially would not want this to make headlines tomorrow morning in one of our regional weeklies — you could say that income from parcels is big enough to make the difference between dropping some other services or not. That is clear. Parcel delivery is a very competitive area and we are part of it.

[English]

Senator Oliver: You spoke about subsidization and cross-subsidization. You indicated that you are not able to carry on your activities without cross-subsidization and without subsidization. I presume, when you take a run from Waswanipi to Chapais to Chibougamau, that that would not be a paying proposition if it were not for both cross-subsidization and subsidization; is that correct?

[Translation]

Mr. Maheux: I like your question because it will allow me to be more specific. I gave you the example of the Val-d'Or-Chibougamau route. We got it two years after we got the whole network. This route is not part of the agreement saying that we have to operate even if it is in a deficit position. For your information, the Val-d'Or-Chibougamau route, return trip, once a day, is the only so-called regional route besides Montreal. It is the only route in our network that is self-financing. It is profitable, it supports itself. If, in effect, there was no possible cross-subsidizing, we could do nothing other than question-keeping non-performing routes or, at least, part of them, either by decreasing the number of runs or dropping the route completely. That is clear.

You heard Mr. Brunet from the Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue who, at the meeting where I was present, make a comment about Autobus Maheux

M. Maheux: Oui, nous transportons des colis. Dans le réseau interurbain, chez nous, c'est d'ailleurs un apport plus qu'important. Cela comprend un pourcentage important de nos opérations. J'ai partagé cela avec quelques transporteurs. Si le sujet est soulevé comme étant un élément de solution pour permettre à des services de transport de personnes de perdurer, cela pose problème.

La présidente: C'est informatif.

M. Maheux: Je sais que cette question a été soulevée dans les documents préparatoires. Pour nous, c'est un élément chatouilleux et je vais vous expliquer pourquoi. En 1987, le gouvernement canadien a choisi de déréglementer le transport des marchandises au Canada. Le gouvernement a dit qu'il ne s'occupait plus de la question des paquets et de la messagerie et qu'il déréglementait. Si aujourd'hui, dans un marché de milliards de dollars, l'autocar réussit à aller chercher quelques grenailles — je pense qu'au Québec c'est environ 2 p. 100 du volume de colis — tant mieux. Mais si on fait du service de colis dans une région comme la nôtre, c'est parce qu'on a réussi à déjouer les concurrents et à aller chercher ces revenus. Il ne faudrait surtout pas sous-entendre que ces revenus sont une solution pour supporter le transport de personnes. Aujourd'hui, en Abitibi-Témiscamingue — c'est gros ce que je dis là, je ne voudrais surtout pas faire la manchette demain matin dans un hebdo régional —, on peut dire que les revenus de colis sont suffisamment importants pour faire la différence entre l'abandon de d'autres services ou pas. C'est clair. Le service de colis est un domaine très compétitif et on en fait partie.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Vous avez parlé de subventions et d'interfinancement. Vous avez indiqué ne pas pouvoir poursuivre vos activités sans interfinancement et sans subventionnement. Je suppose que lorsque vous offrez une liaison Waswanipi-Chapais-Chibougamau, elle ne vous rapporterait rien s'il n'y avait pas cet interfinancement et ce subventionnement; c'est bien ça?

[Français]

M. Maheux: Je suis content de votre question parce qu'elle me permettra de faire des précisions. Je vous ai donné l'exemple de la ligne Val-d'Or-Chibougamau. Nous l'avons obtenue deux ans après avoir obtenu l'ensemble du réseau. Cette ligne ne fait pas partie de l'entente selon laquelle on doit opérer même si c'est déficitaire. À titre d'information, la ligne Val-d'Or-Chibougamau, aller-retour, une fois par jour, est la seule ligne dite régionale, autre que celle de Montréal. C'est la seule ligne de notre réseau qui s'autofinance. Elle est rentable, elle se supporte elle-même. Si, effectivement, il n'y a pas d'interfinancement possible, nous ne pouvons faire autrement que de remettre en cause les lignes déficitaires ou en tout cas, une partie de celles-ci, soit en diminuant la fréquence des trajets, soit en abandonnant la ligne complètement. C'est clair.

Vous avez entendu M. Brunet du Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue qui, à la réunion du conseil à laquelle j'ai assisté, faisait une observation concernant

and also about a possible deregulation and cancellation of services. He stated: "Whether regulations are maintained or not, Autobus Maheux are pretty experienced and, when the time comes, they will make whatever decisions are needed to get through." He was right. Here is why.

If permits continue being regulated and cross-subsidization remains, we will manage with something similar to what we are doing today. At the end of the day, we require overall profitability. On occasion, this forces us to give up some services on less frequented routes.

If, on the contrary, deregulation does happen Autobus Maheux will not suffer the most; I am not here to tell you that we will be a basket case as a carrier if deregulation happens. If deregulation does happen, we think that there are carriers in the south of the province who will want to run the main line on the Abitibi-Témiscamingue route.

Our answer to that is to ask who is in a better position than we are to compete on that route because we have all the terminals in the rural areas. Maybe instead of travelling to Montreal three times a day, we would only do it twice. Maybe I would operate only one route with two scheduled runs instead of three and I probably would not lose all that many clients because people encourage our regional business. As for the other regional routes, it is not serious. The business can have close ties with the surrounding population — and that is our case — or not have any ties at all but the business will always make those choices that will allow for the best results. It is not the same thing at all for the population.

[English]

Senator Oliver: My final question is about competition. In the summertime, there must be a lot of people wanting to take a charter bus or a tourist bus up through many of these routes. Is there difficulty for other companies to get that charter business to compete with you on these routes in July, August and September?

[Translation]

Mr. Maheux: The Autobus Maheux client base for chartered trips is strictly in Abitibi-Témiscamingue. In other words, we do not follow the lead of our colleagues in the south of the province, Ottawa, Hull, Montreal, Toronto and everywhere else. We do not run a welcoming service for the French, the Spaniards, the Japanese, the Germans and all that. We have a high volume of charter business, but we deal exclusively with people from Abitibi-Témiscamingue who travel outside of our region for a given activity.

As I mentioned in the brief, sports teams, especially junior and major hockey teams call upon our services. The native population, pre-retirement people and seniors going on trips outside our region, trips to sugar shacks and other kinds of trips have increased our customer traffic. We offer destinations like Vancouver, Halifax, New Brunswick, New York or Nashville also

Autobus Maheux et concernant la possible déréglementation et le possible abandon de services. Il disait: «Que la réglementation soit maintenue ou non, chez Autobus Maheux, ils sont passablement aguerris et ils prendront, le moment venu, les décisions qui s'imposent pour passer à travers.» Il avait raison. Je m'explique.

Si les permis continuent à être réglementés et que «l'interfinancement» demeure, on s'accommodera avec quelque chose qui ressemble à ce qu'on fait aujourd'hui. À la limite, il faut que ce soit globalement rentable. Ceci nous oblige, à l'occasion, de couper certains services sur des lignes très peu achalandées.

Si, à l'inverse, il y a déréglementation, ce n'est pas Autobus Maheux qui en souffrira le plus; je ne suis pas ici pour vous dire qu'on fera pitié en tant que transporteur s'il y a une déréglementation. S'il y a une déréglementation, on pense qu'il y a des transporteurs dans le bas de la province qui, demain matin, seront intéressés à faire le transport en Abitibi-Témiscamingue sur la ligne principale.

On répond à cela en demandant qui est mieux placé que nous pour faire la concurrence sur cette ligne, puisque c'est nous qui avons les terminus en région. Peut-être qu'au lieu de faire le trajet vers Montréal trois fois par jour, on le ferait seulement deux fois. J'opérerais peut-être seulement une ligne avec deux fréquences au lieu de trois, puis je ne perdrais probablement pas tant de clientèle que cela parce que les gens encouragent notre entreprise régionale. Pour ce qui est des autres lignes régionales, ce n'est pas grave. L'entreprise peut être tricotée serrée avec sa population — comme nous le sommes — ou elle peut ne pas l'être du tout, mais elle fera toujours des choix qui feront en sorte qu'elle s'en sortira le mieux possible. Ce n'est pas la même chose en ce qui a trait à la population.

[Traduction]

Le sénateur Oliver: Ma dernière question concerne la concurrence. L'été, il doit y avoir beaucoup de gens souhaitant prendre un autocar nolisé ou un autocar de tourisme qui suit nombre de ces itinéraires. Est-il difficile aux autres compagnies d'offrir ce genre de service?

[Français]

M. Maheux: La clientèle des voyages nolisés chez Autobus Maheux est uniquement une clientèle de l'Abitibi-Témiscamingue. Autrement dit, notre entreprise ne fait pas ce que nos collègues font en grand nombre dans le bas de la province, à Ottawa, Hull, Montréal, Toronto et partout ailleurs. On ne fait pas du service réceptif, des Français, des Espagnols, des Japonais, des Allemands et tout cela. On a un gros volume de transport nolisé, mais il s'agit exclusivement de gens de l'Abitibi-Témiscamingue qui sortent de la région pour une activité particulière.

Comme je le mentionne dans le texte, les équipes sportives, surtout les équipes de hockey, utilisent nos services, que ce soit les équipes de juniors ou majeures. La clientèle autochtone, les personnes préretraitées et de l'âge d'or en excursion à l'extérieur de la région, les tournées aux cabanes à sucre et diverses autres tournées ont augmenté notre achalandage. On offre les

but the people taking these trips are all from the Abitibi-Témiscamingue area. We operate three or four buses just for that. The problem is always the same one: one weekend you need eight buses and the next weekend three of your buses remain idle in the yard, and so on.

This brings me to deregulation in the area of charters. The industry in Quebec, the QBOA, made a decision several years ago. We agreed that we could live with deregulation for chartered transportation in rural areas but that this was not an ideal situation. I am a carrier in Rouyn-Noranda and I decided to get a coach. My colleague in Val-d'Or, who has school buses too, decided to get his own coach and the same thing happened with my colleague who has school buses in Amos.

There is surely a matter of critical mass and markets and the population is less well served by three carriers from a single company rather than by one carrier from three different companies. I am not saying you do not need competition to be efficient, on the contrary, because competition keeps us awake, but there is also a question of market size and you need a minimum market. What is marvellous with the deregulation process is that it ensures a certain volume of business to companies which allows them to provide quality service.

Senator LaPierre: Did you tell us that the Val-d'Or-Chibougamau route is a paying proposition?

Mr. Maheux: It is profitable.

Senator LaPierre: You have two profitable routes where you hold a monopoly?

Mr. Maheux: Yes.

Senator LaPierre: You have a monopoly between Val-d'Or and Montreal and because of that monopoly you must serve other less profitable areas. Is that not the case?

Mr. Maheux: That is true, but I would add a little qualification. The Val-d'Or-Chibougamau route turns a profit, but that is it. The Rouyn-Noranda to Montreal route is profitable and subsidizes all the others. The Val-d'Or-Chibougamau route does not subsidize anything else, it just pays its own way.

Senator LaPierre: Private enterprise is supposed to be private enterprise. If the State is concerned with all the possible and potential difficulties of private enterprise, then the State may as well do it itself. I have two questions that really make me impatient. Do you get your permit from the provincial government?

Mr. Maheux: Yes.

Senator LaPierre: So you should be talking to your provincial government, not to us. Should these regional transportation problems not be left to the province of Quebec or the other

destinations comme Vancouver, Halifax, Nouveau-Brunswick, New York ou Nashville aussi, mais ce sont des gens de l'Abitibi-Témiscamingue qui utilisent ces services. Cela représente et occupe chez nous l'utilisation de trois ou quatre autocars. La difficulté est toujours la même: une fin de semaine, on a besoin de huit autocars et la fin de semaine suivante, trois autocars restent dans la cour, et ainsi de suite.

Cela m'amène à parler de la déréglementation dans le transport nolisé. L'industrie québécoise, l'APAQ, a pris, il y a plusieurs années, une certaine décision. On en a convenu qu'on était capable de vivre avec une déréglementation dans le transport nolisé en région, mais que ce n'était pas la situation idéale. On peut avoir de la concurrence dans une région. Je suis un transporteur à Rouyn-Noranda et j'ai décidé d'avoir un autocar. Mon collègue de Val-d'Or, qui a lui aussi des autobus scolaires, a décidé d'avoir son autocar et c'est la même chose pour mon collègue qui a des autobus scolaires à Amos.

Assurément, il y a une question de masse critique et de marché, et la population est moins bien servie par trois transporteurs d'une seule compagnie, que par un transporteur de trois compagnies différentes. Pour être efficace, je ne dis pas que cela ne prend pas de concurrence, au contraire, parce que la concurrence nous tient alertes, mais il y a aussi une question de marché, et cela prend un minimum de marché. Ce qu'il y a de merveilleux dans le processus de la réglementation, c'est qu'elle assure des volumes d'affaire à des entreprises pour permettre de donner un service de qualité.

Le sénateur LaPierre: Nous avez-vous dit que le trajet de Val-d'Or à Chibougameau est payant?

M. Maheux: C'est rentable.

Le sénateur LaPierre: Vous avez deux routes rentables sur lesquelles vous avez un monopole?

M. Maheux: Oui.

Le sénateur LaPierre: Vous avez un monopole entre Val-d'Or et Montréal et en raison de ce monopole, vous devez desservir d'autres régions moins rentables n'est-ce pas?

M. Maheux: C'est exact, mais j'apporterais une petite nuance. Le trajet Val-d'Or-Chibougameau est rentable, un point c'est tout. Le trajet Rouyn-Noranda-Montréal est rentable et finance tous les autres. Le trajet Val-d'Or-Chibougameau ne finance rien d'autre, il se suffit à lui-même.

Le sénateur LaPierre: L'entreprise privée est censée être une entreprise privée. Si l'État s'occupe de toutes les éventualités et des difficultés de l'entreprise privée, l'État est aussi bien de le faire lui-même. Je vais vous poser deux questions qui m'impatientent énormément. Recevez-vous vos permis du gouvernement provincial?

M. Maheux: Oui.

Le sénateur LaPierre: Alors votre dialogue devrait être tenu avec le gouvernement provincial, et pas avec nous. Ces problèmes régionaux de transport ne devraient-ils pas découler de la

provinces and not come before the federal government? Why would the federal government get mixed up in this business?

Mr. Maheux: I am happy you ended your question on that note, because in an area like ours, not so long ago, a carrier decided to keep only the profitable route that was subsidizing the others and to let go of those routes operating at a loss because he actually intended to ignore cross-subsidizing and only keep whatever was turning a profit. In an area like ours, when business and the regional development council see that the federal government is questioning regulations that allow us to provide service to our communities, our reaction is to wonder what the federal government could question that might affect us. However, I agree with you, our dealings are with the provincial government. The provincial government delivers the permits and we manage the safety question with that government. But unless I am an ignoramus, the federal government has overall authority over transportation. Transportation comes under the federal government's jurisdiction and it lets the provinces manage the permits and other technical details in each province.

Senator LaPierre: On the other hand, we have an educational system that the federal government pours money into at all levels. It is managed by the provinces and the federal government does not tell the provinces: "You are going to teach the history of Canada from second grade through to tenth." It seems clear to me that we can recommend to the federal government to mind its own business. That the whole matter of intercity transportation comes under provincial jurisdiction and it is up to them to take care of it. The federal government will not deal with it at all unless to set up a national network.

Mr. Maheux: The federal government cannot decide to possibly deregulate and therefore leave it up to free trade to decide that the rural populations will not have any more service simply by saying it is none of its business.

Senator LaPierre: The problem is that it will cost money. If you want the federal government to be part of it, it will have to pay an amount of money to set up a national network. If it sets up such a network, it will have to have agreements with the provincial governments to determine all kinds of things. When you have joint jurisdictions, there is always a fight and those who suffer most are the taxpayers.

Senators do not take the bus. The federal government does not take the bus. We did it to go to Montreal, yes, and that will probably be the only time we have done it in our lives. I am thinking about this seriously and I wonder who should be regulating? Who should have the authority? How do you set up a national network based on provincial authorities? That is the challenge of Confederation and federalism.

It might be interesting for people taking the bus in rural areas to be able to deduct the cost of transportation from their income. In Montreal, you do not need that because you have the subway. How much is a ticket from Val-d'Or to Chibougamau?

province de Québec ou des autres provinces, et non du gouvernement fédéral? Pourquoi le gouvernement fédéral se mêlerait-il de ces affaires?

M. Maheux: Je suis content que vous finissiez votre question par ces mots, parce que dans une région comme la nôtre, un transporteur avait, dans un temps pas si lointain, décidé de ne garder que la ligne payante qui finance les autres et d'abandonner les lignes déficitaires, parce qu'il avait justement l'intention d'ignorer «l'interfinancement» et de garder seulement ce qui était profitable. Lorsque, dans une région comme la nôtre, les entreprises et le conseil régional de développement constatent que le gouvernement fédéral questionne une réglementation qui nous permet d'avoir des services dans des localités, notre réaction est de nous demander ce que le gouvernement fédéral questionner qui pourra nous affecter. Toutefois, je suis d'accord avec vous, c'est avec le gouvernement provincial qu'on transige. Le gouvernement provincial émet les permis et c'est avec lui qu'on gère la question de la sécurité. Mais le gouvernement fédéral, à moins que je sois un ignare, chapeaute le domaine du transport. Le transport relève du gouvernement fédéral, et il laisse les provinces gérer les permis et les détails techniques dans chaque province.

Le sénateur LaPierre: D'un autre côté, nous avons un système d'éducation dans lequel le gouvernement fédéral met beaucoup d'argent à tous les niveaux. Il est géré par les provinces, et le gouvernement fédéral ne dit pas aux provinces: «Vous allez enseigner l'histoire du Canada à partir de la deuxième année jusqu'à la dixième année.» Il m'apparaît évident que nous pouvons recommander au gouvernement fédéral de se mêler de ses affaires. Que toute l'affaire du transport interurbain relève des provinces et qu'elles s'arrangent avec cela. Le gouvernement fédéral ne s'en occupera pas du tout, à moins de créer un réseau national.

M. Maheux: Le gouvernement fédéral ne peut pas décider d'envisager l'éventualité de déréglementer, et donc, de laisser le libre-échange décider que des populations rurales n'auront plus de service en disant que cela ne le regarde pas.

Le sénateur LaPierre: Le problème, c'est que cela coûtera de l'argent. Si on veut que le gouvernement fédéral s'en mêle, il faudra qu'il paie un montant d'argent pour créer un réseau national. S'il crée un tel réseau, il devra avoir des ententes avec les gouvernements provinciaux pour déterminer plusieurs choses. Lorsqu'on a des juridictions conjointes, c'est toujours la bagarre et les personnes qui en souffrent le plus, ce sont les contribuables.

Les sénateurs ne prennent pas l'autobus. Le gouvernement fédéral ne prend pas l'autobus. On l'a fait pour aller à Montréal, oui, et ce sera probablement la seule fois qu'on l'aura fait dans notre vie. Je pense à cela sérieusement et je me demande qui devrait réglementer? Qui devrait avoir l'autorité? Comment créer un réseau national à partir des autorités provinciales? C'est là le défi de la Confédération et du fédéralisme.

Il serait peut-être intéressant que les gens qui prennent l'autobus dans les régions rurales puissent déduire de leurs revenus les coûts de transport qu'ils doivent défrayer. À Montréal, on n'a pas besoin de cela parce qu'il y a le métro. Combien coûte le billet pour aller de Val d'Or à Chibougamau?

Mr. Maheux: Between 40 and 50 dollars.

Senator LaPierre: Someone doing this two or three times a month, say 16 times a year, could deduct that cost from his income. Would that help you?

Mr. Maheux: Certainly, anything that might encourage people to take the bus is interesting.

Senator LaPierre: But in the other hand, you cannot force people: "You can lead a horse to water, but you cannot make him drink." The same thing goes for people who decided they will not use your service.

Mr. Maheux: It is not that the people do not use our service. When you look at an MRC, a rural municipality, like ours in Abitibi-Ouest, with almost 30,000 inhabitants, they use the service. To make it profitable, you need clients. What I find irritating is that people think that because it is a matter of money the federal government should not get mixed up in it. On the other hand, how many millions of dollars were given to VIA Rail to withdraw from Abitibi and who provides a service whose operating costs are not even covered up to 50 per cent by passenger fares?

Senator LaPierre: I have no problem with that.

Mr. Maheux: It is a double standard.

Senator LaPierre: I think that mobility is a fundamental right. It is in the Charter. It is either up to the federal government, the provincial government or the regional government to determine how citizens can be helped to exercise this right. Any time too many people get involved in problems, you have jurisdictional conflicts and the ordinary people suffer.

Mr. Maheux: I agree. If we want to avoid jurisdictional conflicts between the provinces and Canada, the day a decision is made on regulating bus transportation in Canada, a decision will also be made on the quality of services provided to Canada's smaller municipalities. Canada cannot turn a deaf ear to that.

Senator LaPierre: I agree with you.

Senator Biron: Your territory is regulated. Are your tariffs, both for regular service and chartered service also regulated? Are your fares set?

Mr. Maheux: In Quebec, we answer to the Commission des transports du Québec. All bus carriers in Quebec whether intercity or chartered, have to go through the same exercise when they want to change their rates. They have to table their rate structure with the Commission des transports du Québec which has the power to say whether they are sensible or not. If we go too far, we will be told, but usually we follow the cost of living.

Actually, you will find a fare schedule in the kit. I would like to draw your attention to certain elements in this document. You will find examples there. The first is our main route, Rouyn-Noranda-Montreal. The second column gives the fare before taxes as it appears in the directories. The third column sets out the

M. Maheux: Entre 40 et 50 dollars.

Le sénateur LaPierre: La personne qui le fait deux ou trois fois par mois, disons 16 fois par année, pourrait déduire ces coûts de ses revenus. Cela vous aiderait?

M. Maheux: Certainement. Toute mesure qui pourrait inciter les gens à utiliser le transport par autobus est intéressante.

Le sénateur LaPierre: Mais d'un autre côté, on ne peut pas forcer. «You can lead a horse to water, but you cannot make him drink.» C'est la même chose avec les gens qui ont décidé qu'ils n'utiliseraient pas votre service.

M. Maheux: Ce n'est pas que les gens n'utilisent pas le service. Lorsqu'on regarde une MRC comme en Abitibi-Ouest, avec près de 30 000 habitants, ils utilisent le service. Pour rentabiliser un service, il faut des clients. Ce qui m'irrite, c'est qu'on pense que, parce qu'il est question d'argent, il ne faudrait pas que le gouvernement fédéral s'en mêle. D'un autre côté, on verse combien de millions à VIA Rail pour s'être retiré de l'Abitibi, qui donne un service dont les revenus de la clientèle ne représentent même pas 50 p. 100 du coût d'opération?

Le sénateur LaPierre: Je n'ai pas de problème avec cela.

M. Maheux: C'est deux poids deux mesures.

Le sénateur LaPierre: Je crois que la mobilité des gens est un droit fondamental. C'est dans la Charte. C'est soit à l'État fédéral, à l'État provincial ou à l'État régional de déterminer comment réaliser ce droit des citoyens. À toutes les fois que trop de personnes se mêlent des problèmes, il y a des conflits juridictionnels et les gens en souffrent.

M. Maheux: Je suis d'accord. Si on veut éviter des conflits juridictionnels entre les provinces et le Canada, le jour où on prendra une décision sur la réglementation du transport par autocar au Canada, on prendra également une décision sur la qualité des services dans les petites municipalités au Canada. Le Canada ne peut pas être sourd à cela.

Le sénateur LaPierre: Je suis d'accord avec vous.

Le sénateur Biron: Votre territoire est réglementé. Est-ce que vos tarifs, tant pour le service régulier que pour le service nolisé, sont réglementés? Est-ce que vos tarifs sont fixés?

M. Maheux: Au Québec, nous relevons de la Commission des transports du Québec. Tous les transporteurs par autobus du Québec, que ce soit dans le secteur interurbain ou dans le secteur nolisé, ont le même exercice à faire lorsqu'ils veulent faire une modification de tarifs. Ils doivent faire un dépôt de tarifs auprès de la Commission des transports du Québec qui, elle, a le pouvoir de dire si cela a du bon sens ou non. Si on exagère, on se le fait dire, mais habituellement, on suit le coût de la vie.

D'ailleurs, vous verrez que nous avons inclus une grille de tarifs dans la trousse. J'aimerais attirer votre attention sur quelques éléments de ce document. Vous y trouverez des exemples. Le premier, c'est notre route principale, Rouyn-Noranda-Montréal. La deuxième colonne donne le prix, avant les taxes, tel qu'il paraît

number of kilometres, the distance between the point of origin and destination and in the last column, the most interesting one in my view, gives you the rate per kilometre.

How does the rate per kilometre translate out for a bus passenger? There is an important principle of logic here. If a customer takes the bus to go only 30 kilometres, the price per kilometre will certainly be higher. We have to ask for a minimum fare if only to cover the cost of printing the ticket. When the passenger sets foot in the bus, you already have a four-dollar cost right there and it is regressive. When the distance is long enough, 100 or 200 kilometres, for example, then you start getting comparison points.

Then you have the routes from Winnipeg to Regina, Calgary to Edmonton, Penticton to Vancouver. Let us take the last column. The rates per kilometre increase. For the penultimate one, Rouyn-Noranda-La Sarre, the rate is very high but we are only talking about 87 kilometres. Over a shorter distance, you can be sure the cost will be higher. It only costs \$14 to go 90 kilometres. That is not necessarily very expensive, but it certainly is a higher per kilometre rate.

I would like to draw your attention to the last element. The Montreal-New York run has Greyhound and Adirondak competing on it. In the US, bus transportation is deregulated. That has allowed Adirondak to compete on this route. Mr. Jean Blais, an official with the Quebec Department of Transport, has done certain studies that show that in the US bus transportation was deregulated and, except for the fact that some areas and some States lost some services, the price did not actually decrease.

In the US, the price has not decreased despite competition. Today, with \$1 million, you cannot even buy two buses because they cost \$550,000 each.

That goes to show that competition has not led to a price decrease. Transportation companies try to be competitive in order to increase the number of their passengers. Where operating costs and fares are concerned, we compare favourably to the Canadian network.

Senator Biron: If you have Greyhound and Adirondak competing for the same number of passengers, they are charging 17 cents. Does that break down to 8.5 cents per company since there are two of them?

Mr. Maheux: Yes, the revenue per client is really shared. You are right. Would they have twice as many clients if they were alone on the run? Maybe the price would go down. We are all facing a dilemma. In Abitibi-Témiscamingue, not so long ago, you took the plane and paid quite a bit to go to Quebec City or Montreal. We did not think that the price would increase, but today service has decreased and the price is out of this world.

dans les répertoires. La troisième colonne donne le kilométrage, c'est-à-dire la distance entre le point d'origine et le point de destination, et la dernière colonne, la plus intéressante à mon point de vue, donne le tarif au kilomètre.

Comment se traduit le tarif au kilomètre pour le client qui utilise l'autobus? Il y a un principe logique qu'il est important de connaître. Si un client prend l'autobus pour faire seulement 30 kilomètres, c'est certain que le prix au kilomètre sera beaucoup plus élevé. Il faut demander un tarif minimum, ne serait-ce que pour l'impression du billet. Lorsque le client monte dans l'autocar, cela coûte au moins quatre dollars en partant et c'est régressif. Lorsque la distance est assez longue, par exemple 100 ou 200 kilomètres, on commence à avoir des points de comparaison.

Nous avons ensuite les trajets Winnipeg-Regina, Calgary-Edmonton, Penticton-Vancouver. Regardons la dernière colonne. Les tarifs au kilomètre augmentent. On voit que pour l'avant dernier, Rouyn-Noranda-La Sarre, le taux est très élevé, mais on parle d'une distance de seulement 87 kilomètres. Pour une distance courte, il est certain que le coût va être plus élevé. Cela ne coûte que 14 dollars pour faire 90 kilomètres. Ce n'est pas nécessairement très dispendieux, mais au kilomètre, il est certain que c'est plus élevé.

Je veux attirer votre attention sur le dernier élément. Le Montréal-New York qui est un service en concurrence entre Greyhound et Adirondak. Aux États-Unis, le transport par autocar est déréglementé. Cela a permis à Adirondak de rentrer sur cette ligne. M. Jean Blais, un agent du ministère des Transports du Québec, a fait certaines études, et il a constaté qu'aux États-Unis, on a déréglementé le transport par autobus, et outre le fait que certaines régions et dans certains États ont perdu des services, le prix, lui, n'a pas baissé.

Aux États-Unis, le prix n'a pas baissé malgré la concurrence. Aujourd'hui, avec un million de dollars, on ne peut pas même acheter deux autocars parce qu'ils coûtent 550 000 dollars chacun.

Cela démontre bien que la concurrence n'a pas permis de diminuer les prix. Les compagnies de transport essaient d'être concurrentielles dans le but d'augmenter leur clientèle. Au niveau de nos coûts d'opération et du prix demandé à la clientèle, cela nous permet de nous comparer avantageusement avec l'ensemble du réseau au Canada.

Le sénateur Biron: S'il y a Greyhound et Adirondak pour le même nombre de clients, ils chargent 17 cents. Cela se résume-t-il à 8,5 cents par compagnie, étant donné qu'elles sont deux?

M. Maheux: Oui, le revenu par client est vraiment partagé. Vous avez raison. Auraient-ils deux fois plus de clients s'ils étaient seuls? Le prix baisserait peut-être. On vit tout un dilemme. En Abitibi-Témiscamingue, il n'y a pas si longtemps, on prenait l'avion et on payait assez cher un billet pour se rendre à Québec ou à Montréal. On ne s'imaginait pas que le prix augmenterait, mais aujourd'hui les services sont réduits et les prix sont exorbitants.

What do the regulations allow in the air transportation industry? They mean that in the Montreal-Toronto corridor companies can compete with prices as low as \$159.95 while the people in Abitibi-Témiscamingue are still paying a \$1,000 to go work in Quebec City. It is ridiculous.

The Chair: We have not started looking at the solutions yet.

Mr. Maheux: I understand.

The Chair: The members of the committee much appreciated your presentation and thank you for the answers to their questions.

Senators, our next meeting will be held Wednesday, May 1 at 5:30 p.m. It will be chaired by Senator Oliver because I have to go to France.

The committee adjourned.

Qu'a permis la réglementation dans le secteur de l'aviation? Elle a permis que dans le corridor Montréal-Toronto, des compagnies puissent se concurrencer avec un prix aussi bas que 159,95 \$ tandis que les gens de l'Abitibi-Témiscamingue payent encore 1 000 \$ pour aller travailler à Québec. C'est ridicule.

La présidente: Nous n'en sommes pas encore aux solutions.

M. Maheux: Je comprends.

La présidente: Les membres du comité ont apprécié votre présentation et vous remercient pour les réponses que vous avez apportées à leurs questions.

Sénateurs, la prochaine réunion aura lieu le mercredi, 1^{er} mai 2002, à 17 h 30. Elle sera présidée par le sénateur Oliver car je dois me rendre en France.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES

From the Rural Secretariat, Rural and Co-Operatives Secretariats:

Donna Mitchell, Executive Director;

Christian Fortin, Senior Analyst.

From Autobus Maheux:

Pierre Maheux, Vice-President.

TÉMOINS

Du Secrétariat Rural, Secrétariats Rural et aux Coopératives:

Donna Mitchell, directrice exécutive;

Christian Fortin, analyste principaux.

D'Autobus Maheux:

Pierre Maheux, vice-président.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, May 1, 2002

Issue No. 28

Fourteenth meeting on:
The examination of issues facing
the intercity busing industry

INCLUDING:
THE TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Budget)

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 1^{er} mai 2002

Fascicule n° 28

Quatorzième réunion concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant
l'industrie du transport interurbain par autocar

Y COMPRIS:
LE DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs, P.C.	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Biron	Jaffer
* Carstairs c.p.	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Eyton	Phalen
Forrestall	

**Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2002
(45)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:36 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Deputy Chair, the Honourable Donald Oliver, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Biron, Callbeck, Forrestall, Jaffer, Oliver and Phalen (7).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference*).

WITNESSES:

From the Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, Lawyer, Gagné Letarte;

Dean Saul, Lawyer, Gowling Lafleur Henderson.

The witnesses from the Canadian Transport Lawyers Association made a presentation and answered questions.

The Canadian Transport Lawyers Association submitted a brief.

At 7:07 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mai 2002
(45)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 36, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Donald Oliver (*vice-président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Biron, Callbeck, Forrestall, Jaffer, Oliver et Phalen (7).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité examine les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar (*voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002*).

TÉMOINS:

De la Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, avocat, Gagné Letarte;

Dean Saul, avocat, Gowling Lafleur Henderson.

Les témoins de la Canadian Transport Lawyers Association font une déclaration et répondent aux questions.

La Canadian Transport Lawyers Association présente un mémoire.

À 19 h 07, il est convenu — Que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, April 25, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

TWELFTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on September 26, 2001, to examine and report on issues facing the intercity busing industry, now requests approval of funds for 2002-2003.

Pursuant to section 2:07 of the Procedural Guidelines for the Financial Operation of Senate Committees, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 25 avril 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Votre comité, autorisé par le Sénat le 26 septembre 2001, à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, demande que des fonds lui soient approuvés pour 2002-2003.

Conformément à l'article 2:07 des Directives régissant le financement des comités du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

La présidente,

LISE BACON

Chair

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**SPECIAL STUDY****APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31ST 2003**

Extract of the Journals of the Senate, on Thursday, September 26, 2001:

The Honourable Senator Bacon moved, seconded by the Honourable Senator Callbeck:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on issues facing the intercity busing industry;

That the committee submit its final report no later than December 20, 2002; and

That the committee be permitted, notwithstanding usual practices, to deposit any report with the Clerk of the Senate, if the Senate is not then sitting; and that the report be deemed to have been tabled in the Chamber.

The question being put on the motion, it was adopted.

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

SUMMARY OF EXPENDITURES

PROFESSIONAL AND SPECIAL SERVICES	\$ 16 200
TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS	\$ 52 525
ALL OTHER EXPENDITURES	\$ <u>2 000</u>
TOTAL:	\$ 70 725

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on February 20, 2002. The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date

Lise Bacon, Chair of the Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

Richard H. Kroft, Chair of the Standing Committee on
Internal Economy, Budgets and Administration

**Standing Senate Committee
On Transport and Communications**

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 16 200
Transportation and Communications	\$ 52 525
Other Expenditures	\$ <u>2 000</u>
TOTAL	\$ 70 725

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Professional Services (0401)

Special Advisor - Martin Brennan (20 days @ \$600) \$ 12 000

2. Meals (0415)

Working lunches and dinners (12 lunches and dinners at \$350 each) \$ 4 200

Total **\$ 16 200**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

1. Travel expenses (0201)

**A. Fact-Finding Mission to Boston-Washington
(8 Senators – 3 Staff)**

Air Transportation:

Ottawa- Boston - Washington- Ottawa
(11 X \$2 400)

\$ 26 400

Ground Transportation:

8 taxis @ \$25.00 X 11 people

\$ 2 200

Per Diem:

5 days @ \$75.00 per day for 11 people

\$ 4 125

Hotel Accommodations:

2 nights Boston @ \$450 per day X 11 people

\$ 9 900

2 nights Washington @ \$450 per day X 11 people

\$ 9 900

Total **\$ 52 525**

ALL OTHER EXPENDITURES

1. Rentals (0500)

Meeting room rentals:

Boston, Washington

\$ 2 000

Total **\$ 2 000**

GRAND TOTAL **\$ 70 725**

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank
Director of Committees and Private Legislation

Date

Richard Ranger
Director of Finance

Date

COMITÉ SÉNATORIAL DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**ÉTUDE SPÉCIALE****DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2003**

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 26 septembre 2001 :

L'honorable sénateur Bacon, au nom de l'honorable sénateur Bacon, propose, appuyé par l'honorable sénateur Callbeck,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner pour en faire rapport les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar;

Que le comité présente son rapport final au plus tard le 20 décembre 2002; et

Que le comité soit autorisé, par dérogation aux règles usuelles, à déposer tout rapport auprès du greffier du Sénat si le Sénat ne siège pas à ce moment-là; et que le rapport soit réputé avoir été déposé à la Chambre du Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

SOMMAIRE DES DÉPENSES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES	16 200 \$
TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS	52 525 \$
AUTRES DÉPENSES	<u>2 000 \$</u>
TOTAL:	70 725 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des Transports et des communications le 20 février 2002.

La soussignée ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Lise Bacon, Présidente du Comité sénatorial permanent des
Transports et des communications.

Date

Richard H. Kroft, Président du Comité permanent de la régie interne,
des budgets et de l'administration

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	16 200 \$
Transports et communications	52 525 \$
Autres dépenses	<u>2 000 \$</u>
TOTAL	70 725 \$

SERVICES

1. Services professionnels (0401)

Expert -conseil – Martin Brennan (20 jours @ 600\$) 12 000 \$

2. Repas (0415)

Déjeuners et dîners de travail (12 dîners et déjeuners à 350\$ chacun) 4 200 \$

Total 16 200 \$

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

1. Frais de déplacement (0201)

A. Mission d'information à Boston-Washington
(8 Sénateurs – 3 employés)

Transport aérien:

Ottawa- Boston - Washington- Ottawa
(11 X 2 400\$)

26 400 \$

Transport au sol:

8 taxis @ 25.00\$ X 11 personnes

2 200 \$

Indemnités journalières:

5 jours @ 75.00\$ par jour pour 11 personnes

4 125 \$

Hébergement à l'hôtel:

2 nuits à Boston @ 450\$ par jour X 11 personnes

9 900 \$

2 nuits à Washington @ 450\$ par jour X 11 personnes

9 900 \$

Total 52 525 \$

AUTRES DÉPENSES

1. Location (0500)

Location d'une salle de réunion:

Boston, Washington

2 000 \$

Total 2 000 \$

GRAND TOTAL 70 725 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank
Directeur des Comités et de la législation privée

Date

Richard Ranger
directeur des Finance

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

THURSDAY, April 25, 2002

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said committee for the fiscal year ending March 31, 2003 for the purpose of its Special Study on the Issues Facing the Intercity Busing Industry, as authorized by the Senate on Thursday, September 26, 2001. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 15,000
Transportation and Communications	\$ 29,000
Other Expenditures	\$ <u>1,000</u>
TOTAL	\$ 45,000

Respectfully submitted,

Le président,

RICHARD H. KROFT

*Chair***ANNEXE (B) AU RAPPORT**

Le JEUDI 25 avril 2002

Le comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget présenté par le Comité permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2003 aux fins de leur Étude spéciale, relativement aux enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, tel qu'autorisé par le Sénat le jeudi 26 septembre 2001. Le budget approuvé se lit comme suit:

Services professionnels et autres	15,000 \$
Transports et communications	29,000 \$
Autres dépenses	<u>1,000 \$</u>
TOTAL	45,000 \$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:36 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Donald H. Oliver (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[English]

The Deputy Chairman: Honourable senators, I welcome Mr. Blair and Mr. Saul to this meeting of Standing Senate Committee on Transport and Communications. Tonight's hearings will be a continuation of the study we have been doing on intercity bus service in Canada.

In May 2001, the Honourable David Collenette, the Minister of Transport, asked our committee to look at changing conditions in the extra-provincial, intercity and charter bus industries. Extra-provincial includes intra-provincial and international. He made this request because he noted that ridership in busing had been dropping steadily for many years and the result of this decline in the industry might mean a reduction in service and accordingly less choice for travellers.

Anyone who has looked at federal and provincial laws, as I know the two witnesses before us tonight have, can quickly conclude that the regulatory patchwork in Canada inhibits the industry. We have too many different laws and regulations in too many jurisdictions.

In September, the Senate authorized this committee to undertake a study and report back no later than December, 2002. We had our budget approved for the completion of our study this afternoon in the Senate. We started our work last year, and we have heard witnesses from Ottawa, Montreal, Halifax, Vancouver, Calgary, and Toronto.

This evening, we will have one witness, the Canadian Transport Lawyers Association, a national body of lawyers working in the transportation field, including bus transportation. In preparing for tonight, I noted that one of the association's several committees deals specifically with bus issues. Tonight we are very fortunate, honourable senators. This will provide us with an opportunity to learn more about how economic regulation works on the ground as well as the impacts of this regime on both service and ridership.

Much of the evidence we have heard to date addresses the question "what is economic deregulation and how does it work?" Who is in favour of deregulation, and who is against it? We have heard strong evidence on both sides to date. The existing carriers are generally in favour of the status quo. Those who support deregulation are those companies who would like to enter the market or offer new service at competitive prices. Also in favour

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 36 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Donald H. Oliver (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président: Honorables sénateurs, je souhaite la bienvenue à M. Blair et à M. Saul à cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous poursuivons ce soir notre étude sur l'industrie du transport interurbain par autocar au Canada.

En mai 2001, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a demandé à notre comité d'examiner les conditions changeantes des industries de transport par autocar extraprovinciales et interurbaines. Les industries extraprovinciales incluent l'industrie intraprovinciale et internationale. Il nous a présenté cette demande parce qu'il a remarqué que la clientèle du transport par autocar est en diminution constante depuis de nombreuses années et que ce déclin dans l'industrie pourrait signifier une diminution du service et partant des choix moindres pour les voyageurs.

Quiconque a examiné les lois provinciales et fédérales, comme l'ont fait je sais les deux témoins de ce soir, peut rapidement en venir à la conclusion que l'ensemble de règlements disparates que nous avons au Canada fait obstacle à l'industrie. Nous avons trop de lois et de règlements différents dans trop de compétences.

En septembre, le Sénat a autorisé ce comité à entreprendre une étude et à faire rapport au plus tard en décembre 2002. Cet après-midi le Sénat a adopté notre budget pour que nous terminions notre étude. Nous avons entrepris nos travaux l'année dernière et nous avons entendu des témoins d'Ottawa, de Montréal, de Halifax, de Vancouver, de Calgary et de Toronto.

Ce soir, nous accueillons la Canadian Transport Lawyers Association, un organisme national d'avocats qui travaillent dans le domaine des transports, y compris le transport par autocar. En me préparant à la séance de ce soir, j'ai remarqué qu'un des nombreux comités de l'association s'occupe précisément des questions de transport par autocar. Ce soir nous avons beaucoup de chance, honorables sénateurs. Nous pourrions en apprendre davantage sur le fonctionnement de la réglementation économique sur le terrain ainsi que sur les répercussions de ce régime tant sur le service que sur la clientèle.

Presque tous les témoignages que nous avons entendus jusqu'à maintenant, abordent la question de savoir ce qu'est la réglementation économique et son fonctionnement. Qui est en faveur de la déréglementation et qui est contre? Nous avons entendu des arguments solides de part et d'autre jusqu'à maintenant. Les transporteurs actuels penchent en général du côté du statu quo. Ceux qui sont favorables à la déréglementation

are some users who do not believe the present system delivers or protects the service they would like to have as well as those who ideologically favour less government involvement.

I do not know how this Senate study will come down in the end. It is difficult to provide any definitive assessment. However, certainly most economists would argue that the efficiency gained from deregulation would likely be a net benefit to society. I hope that the witnesses tonight will, among other comments on safety and so on, comment on this issue so that we might benefit from their wise counsel and advice.

Mr. Dean Saul, Lawyer, Canadian Transport Lawyers Association: Honourable senators, I am from Toronto with a law firm by the name of Gowling Lafleur Henderson. Mr. Blair is from Quebec City with the law firm of Gagné Letarte. We are two of the four-member bus committee of the Canadian Transport Lawyers Association. We have been charged with the responsibility of bringing to this committee the brief of the association.

As I have indicated in the opening, we carry no brief with respect to the specific issue of economic regulation or deregulation. During the course of truck deregulation debates, we made a number of submissions, but none of those were in favour of economic regulation as a superior system. We focused on safety as a principal issue and harmonization as another issue. We are not here to say that we support bus regulation, nor are we here to say that the industry should be deregulated. However, we do have some comments we would like to make.

I will say two things at the outset. First, you have our brief as filed. I do not propose to deal with it. I will take it as read. For the sake of brevity, we will try to deal with some issues in a thumbnail fashion, if we might. Mr. Blair and I have had the opportunity of briefly looking at the list of questions. We are prepared to deal with some of them in our comments, and we would be delighted to deal with all of them, time permitting.

Together with the balance of our members, we have very substantial experience in terms of bus and truck regulation in all Canadian provincial jurisdictions, with the federal government and with the deregulatory program in the United States. Our experience is very much ground level: participation in hearings, participating with the bureaucrats of the various ministries and with the board members. We hope to provide you with some assistance in your deliberations.

sont des entreprises qui voudraient prendre pied sur le marché ou offrir de nouveaux services à des prix concurrentiels. Parmi ceux qui y sont favorables se rangent aussi certains utilisateurs qui ne croient pas que le système actuel offre ou protège le service qu'ils aimeraient avoir ainsi que ceux qui sont idéologiquement favorables à une intervention moindre des gouvernements.

Je ne sais pas où aboutira cette étude du comité du Sénat. Il est difficile de fournir une évaluation définitive. Cependant, il est certain que la plupart des économistes estimerait que l'efficacité découlant de la déréglementation comporterait vraisemblablement des avantages pour la société. J'espère que les témoins de ce soir, outre qu'ils feront des observations sur la sécurité et d'autres sujets, aborderont cette question pour que nous puissions ainsi profiter de leurs sages conseils.

M. Dean Saul, avocat, Canadian Transport Lawyers Association: Honorables sénateurs, je travaille au sein du cabinet juridique Gowling Lafleur Henderson de Toronto. M. Blair quant à lui est membre du cabinet Gagné Letarte de Québec. Nous sommes deux des quatre membres du Comité du transport par autocar de la Canadian Transport Lawyers Association. On nous a confié la responsabilité d'apporter à ce comité le mémoire de l'association.

Comme je l'ai indiqué au début, nous n'apportons pas de mémoire en ce qui concerne la question précise de la réglementation ou de la déréglementation économique. Pendant les discussions qui ont porté sur la déréglementation du camionnage, nous avons fait un certain nombre de présentations, mais aucun d'entre elles n'était favorable à la réglementation économique comme système supérieur. Nous avons insisté sur la sécurité comme question principale et sur l'harmonisation comme autre sujet. Nous ne sommes pas ici pour dire que nous sommes favorables à la réglementation du transport par autocar pas plus que pour dire que l'industrie devrait être déréglementée. Cependant, nous aimerions faire certaines observations.

D'entrée de jeu, j'ai deux choses à dire. Premièrement, vous avez le mémoire que nous avons présenté au comité et je n'ai pas l'intention d'y revenir. Je suppose qu'il a été lu. Pour économiser du temps, nous allons répondre à certaines questions dans leurs grandes lignes, si vous le voulez bien. M. Blair et moi avons eu l'occasion de jeter un coup d'oeil rapide sur la liste des questions. Nous sommes prêts à traiter de certaines d'entre elles dans nos observations et nous serions enchantés de pouvoir toutes les aborder, si le temps le permet.

Collectivement, les membres de notre groupe possèdent une expérience très vaste de la réglementation du transport par autobus, autocar et camion dans toutes les provinces canadiennes, du rôle du gouvernement fédéral et du programme de déréglementation des États-Unis. On peut dire que notre expérience est très terre-à-terre: participation aux audiences, participation avec les fonctionnaires de divers ministères et avec les membres des commissions de transport. Nous espérons pouvoir vous être de quelque utilité dans vos délibérations.

I will talk about the bus industry in terms of three or four sections and, in a very short time, tell you where I believe they are from a regulatory or non-regulatory point of view. Since I have more grey hair than my friend, I can say I go back a lot further than he does. I do recall regulation when it was regulation.

The school bus industry is an enormous industry in Canada, much of which is in the public domain; that is, the school boards themselves run school busses. However, where they exist in private hands, there is no regulation by any provincial board. Ontario is a good example and a good standard for Canada. In Ontario, all school boards call for tenders for contracts. Anyone who wishes to tender on a contract may do so. That includes the equipment, the driver component, the safety and maintenance programs and their rate offering.

The school boards decide who will receive a contract and for what term. When that decision is made, the contract goes to the Ontario ministry, which issues the licence. There is no regulatory oversight from the point of a board. That is the end of the matter.

The Deputy Chairman: Does the minister have discretion after the recommendation comes from the board?

Mr. Saul: If he has one, he has never exercised it. Ministerial discretion had existed in truck and bus transportation in the past, but ordinarily in appeal provisions. In the ordinary course when a contract is filed, unless there was some allegation of fraud in the form of the tender as filed, the minister normally leaves it to the bureaucrats to issue the licence. I have never heard of a school bus licence going to the minister for a subsequent decision or by way of appeal, even in the regulated days.

Appeals to the minister over my span — which is over 30 years — there might have been three or four in that period of time.

The school board then becomes the one most concerned with the safety issue, for example. They must look at the tenders they receive and the offering of the safety program from each operator. The boards have no function in the matter. With a school bus licence goes the right to carry charters for the schools within the board. In some circumstances, the licence may be worded in such a fashion that it will include charters or municipalities that are unrelated to the work of the board.

As a general rule, when a licence is issued, even though the operator is subsequently not renewed as the contractor, the licence is not generally cancelled. The licence grows over time and so do the rights within it. You may not have a contract to do

Je vais discuter de l'industrie du transport par autocar, en séparant cette question en trois ou quatre éléments, et, en l'espace de très peu de temps, je vous dirai où j'estime qu'elle se situe tant d'un point de vue réglementaire que non réglementaire. Comme je compte plus de cheveux gris que mon collègue, je peux dire que mon expérience remonte à plus loin que la sienne. Je me souviens effectivement de la réglementation du temps où il s'agissait véritablement d'une réglementation.

L'industrie du transport par autobus scolaire est une industrie d'envergure au Canada dont une grande partie relève du domaine public, puisque les commissions scolaires gèrent elles-mêmes les autobus scolaires. Là où cette industrie relève du secteur privé, on peut dire qu'aucune des commissions provinciales n'assure de réglementation. L'Ontario est un bon exemple de la situation canadienne, puisque toutes les commissions scolaires procèdent par appel d'offres dans ce domaine. Toute personne qui désire présenter une offre pour obtenir un contrat est libre de le faire. L'offre comprend le matériel, les conducteurs, les programmes d'entretien et de sécurité et les tarifs.

Il appartient aux commissions scolaires de déterminer la durée et de désigner l'attributaire du marché. Une fois la décision rendue, le contrat est acheminé au ministère ontarien qui délivre le permis d'exploitation approprié. Personne n'exerce de surveillance réglementaire au niveau de la commission. C'est ici que la démarche se termine.

Le vice-président: Le ministre dispose-t-il d'un pouvoir discrétionnaire après que la commission scolaire lui a fait part de ses recommandations?

M. Saul: S'il dispose d'un tel pouvoir, il ne l'a jamais exercé. Le pouvoir discrétionnaire du ministre existait dans le passé dans le domaine du transport par camion et par autocar, mais habituellement, c'était dans le cadre des dispositions régissant les appels. Normalement, lorsqu'un contrat est adjugé, le ministre autorise les fonctionnaires à délivrer le permis, à moins d'allégations de fraude dans le processus d'appel d'offres. Je n'ai jamais entendu dire qu'un permis d'exploitation d'un service d'autobus scolaires se soit retrouvé sur le bureau du ministre pour une décision ultérieure ou par suite d'un appel, même dans les beaux jours de la réglementation.

Pour ce qui est des appels entendus par le ministre, je peux dire qu'en plus de 30 ans de carrière, j'en ai vu trois ou quatre.

La commission scolaire devient alors la première intéressée aux questions de sécurité, par exemple. Elle doit examiner les offres qu'elle reçoit et le programme de sécurité proposé par chacun des soumissionnaires. Les commissions ne jouent aucun rôle à cet égard. Le permis d'exploitation d'un autobus scolaire s'accompagne du droit d'affréter des autobus pour les écoles situées sur le territoire de la commission scolaire. Dans certaines circonstances, le libellé du permis est tel qu'il peut comprendre des affrètements ou des municipalités qui n'ont rien à voir avec la commission.

En règle générale, un permis qui a été délivré n'est pas annulé même si le contrat de l'exploitant n'est pas renouvelé. Avec le temps, le permis prend de l'ampleur, de même que les droits qui l'accompagnent. Peut-être n'avez-vous pas de contrat pour faire

something under a given licence, but you may have some ancillary rights for charters under the licence as it continues to exist. It is not regulated in that sense.

Charters remain regulated in most jurisdictions. By “regulated,” I mean minimally. A charter authority is authority to take an affinity group as a group from a location to anywhere else on a single fare basis. The group is expected, generally speaking, to come back to the point from which they originated. There are other forms of charters that now exist, but that is generally what a charter is.

Most provinces will require the filing of an application. The application will be filed with a transport board. In Ontario, that is the Ontario Highway Transport Board, there is a Quebec Transport Commission, and there are various agencies in other provinces.

The focus of the applications is generally on a business plan. The requisite applications are much more sophisticated than they had been historically. Maintenance and safety plans are required. There is a fairly stiff examination by the board — again, I will speak for Ontario — of the application as filed. The board must be satisfied that the application they have received is an application they are prepared to grant if there is no objection to the application.

Generally speaking, applications for charter authority are not opposed, and the board grants the authorities as applied for or as the board may choose to amend them.

The only support given for an application at the outset is the filing of some half dozen statements by public witnesses who would say, “Yes, I need additional charter service, and I support this company and will use their service if they are licensed.” That is not sworn; it simply is statement.

The Deputy Chairman: What about other charter carriers already in the field?

Mr. Saul: Because of the manner in which the boards have functioned, the extent to which objections are filed has significantly diminished. In Ontario there may be half a dozen hearings a year on charter applications. For the most part, the board will grant an application, even if it is opposed, without a public hearing.

I will give you an example. A year ago, I was involved in an application for charter authority from the metropolitan Toronto area. That is probably the biggest charter market in Canada. The applicant was unrestricted in the application. One carrier opposed the application. The objection stated that they were involved in providing charter service in the marketplace and were doing a good job and it would affect their business.

The board, having received that objection, granted the application without a hearing. The board granted the application on the basis that unless a responding carrier can

telle ou telle chose en vertu d’un permis donné, mais il est possible que vous ayez certains droits d’affrètement accessoires en vertu du permis qui continue d’exister. Il n’y a pas de réglementation dans ce sens.

L’affrètement demeure réglementé dans la plupart des provinces, de manière minimale s’entend. Une autorisation d’affrètement confère à son titulaire le droit de transporter un groupe à affinité depuis un endroit jusqu’à n’importe quel autre, sur la base d’un billet simple. Généralement, on s’attend à ce que les membres du groupe reviennent au point de départ. Il existe d’autres formes d’affrètement, mais généralement c’est cela.

La plupart des provinces exigent que l’on remplisse une demande, laquelle est adressée à une commission des transports. En Ontario, il s’agit de la Commission des transports routiers de l’Ontario et au Québec, de la Commission des transports du Québec; il existe divers organismes dans les autres provinces.

Dans la demande, l’accent est généralement mis sur le plan d’affaires du demandeur. Les exigences sont beaucoup plus élaborées que dans le passé. Il faut fournir des plans d’entretien et de sécurité. La commission — encore une fois, je parle ici de la situation en Ontario — entreprend un examen assez rigoureux de la demande telle qu’elle est présentée. La commission doit être convaincue que la demande qu’elle a reçue est une demande qu’elle est prête à accorder si elle n’est pas contestée.

De manière générale, les demandes d’autorisation d’affrètement ne sont pas contestées et la commission les accorde telles quelles ou sous une forme modifiée, à sa discrétion.

Lorsqu’on veut présenter une demande, il suffit de rassembler une demi-douzaine de témoignages disant en substance: «Oui, j’ai besoin d’un service d’affrètement additionnel, et je donne mon appui à cette entreprise dont j’utiliserai les services si elle obtient l’autorisation nécessaire.» Il ne s’agit pas d’une déclaration sous serment, mais d’une déclaration, tout simplement.

Le vice-président: Qu’en est-il des transporteurs déjà sur le marché?

M. Saul: Le nombre de contestations a diminué considérablement à cause de la manière dont fonctionnent les commissions. En Ontario, on peut compter une demi-douzaine d’audiences par année portant sur les demandes d’affrètement. La plupart du temps, la commission accueillera favorablement les demandes, même s’il y a une contestation, sans audiences publiques.

Je vous donne un exemple. Il y a un an, j’ai joué un rôle dans une demande d’autorisation d’affrètement dans le Grand Toronto. Il s’agit probablement du plus gros marché d’affrètement au Canada. Le demandeur a présenté une demande sans restriction. Un transporteur s’y est opposé. Dans sa contestation, ce transporteur affirmait qu’il offrait des services d’affrètement dans ce marché, qu’il faisait du bon travail et que l’autorisation, si elle était accordée, nuirait à ses affaires.

Après avoir reçu la contestation, la commission a répondu favorablement à la demande sans aucune audience. Aux yeux de la commission, pour qu’une objection soit retenue, il faut que la

demonstrate in its objection filed that it will suffer significant detrimental harm to its business operation and the service it provides to the public, the objection would not carry.

When you get the metropolitan Toronto market on the basis of the application as filed, with a major objector and without a hearing, then you can see that deregulation has moved a long way forward.

There may be objections to charter applications that are tenable where the charter application is not a charter application but a poorly disguised application for a scheduled line run. We can return to that, if you wish, later on. On rare occasions will that occur.

What I say for Ontario is generally true for the balance of the provinces. Some provinces, such as Alberta, may be further down the path towards no regulatory oversight. The one thing that is interesting about the applications as they go in is that the board still maintains a safety and business acumen oversight of the application. If the application is either devoid or unsatisfactory in how it deals with safety and maintenance of its vehicles, the board will not proceed those concerns are dealt with. Alternatively, it may dismiss the application and indicate the reasons for dismissal.

I will now turn to the subject of extraprovincial charters. Extraprovincial charter applications, such as one in Ontario to serve everything west, east and south of the province, once granted, is generally given full faith and credit by all other provinces. If I obtain an operating charter authority in Ontario and it says I can take charters from Ontario to the Ontario-Quebec border for furtherance and return, I do not even have to apply in Quebec. In other jurisdictions, my application would be granted upon filing. It would be a rare occasion to see an application opposed. The charter operator, in any jurisdiction, who wishes to leave his province and take his charter from British Columbia or Alberta on to Manitoba or through to Ontario — all of the circle tours they do — moves forward quite easily and largely without objection.

A dozen years ago, or so, the Ontario board used to have one or two bus applications heard every day. The board now sits periodically, perhaps one day a week or one day every two weeks. They might hear from six to eight applications in the course of a year. Ordinarily, those applications are motivated either by a line run application — of which there are few — or some problem with the applicant's material.

With respect to inner-city scheduled services, most provinces are on the same basis. They apply a test of "public necessity and convenience," which is the language from 1933. That requires the applicant to demonstrate a public need for the proposed service. The application is the same: It must contain a business plan, indicate the anticipated number of passengers in the first few

personne qui s'objecte démontre que son entreprise subira des préjudices importants, de même que le service qu'elle assure au public.

Lorsque vous avez accès au marché du Grand Toronto à partir de la demande telle qu'elle a été présentée, malgré la contestation d'un intervenant de taille et sans aucune audience publique, on peut mesurer tout le chemin parcouru par la déréglementation.

Il peut y avoir des cas où la contestation est accueillie favorablement, par exemple, lorsque la demande d'affrètement est en fait une demande mal déguisée d'offre d'un service régulier de navette. Nous pourrions revenir sur cette question plus tard, si vous le voulez bien. C'est une situation qui se produit très rarement.

Ce que je dis à propos de l'Ontario s'applique généralement aux autres provinces. Certaines, comme l'Alberta, peuvent être plus avancées que les autres pour ce qui est de la disparition de toute surveillance réglementaire. Ce qui est intéressant au sujet des demandes présentées, c'est que la commission continue d'assurer une surveillance en matière de sécurité et de perspicacité en affaires. Si la demande ne fait pas état du programme de sécurité et d'entretien de la flotte de véhicules, ou le fait, mais de manière insatisfaisante, la commission exigera du demandeur qu'il apporte les précisions exigées avant de poursuivre l'étude du dossier. Elle peut aussi rejeter la demande et motiver sa décision.

Je vais maintenant parler des affrètements extraprovinciaux. Une fois accordées, les demandes d'affrètement extraprovinciales, par exemple une demande présentée en Ontario pour desservir tout ce qui se trouve à l'ouest, à l'est ou au sud de cette province, sont habituellement acceptées et reconnues dans toutes les autres provinces. Si j'obtiens une autorisation d'affrètement en Ontario et que cette autorisation précise que je peux transporter des passagers en provenance de l'Ontario vers la frontière Ontario-Québec et au-delà, et les ramener, je n'ai même pas à en demander l'autorisation au Québec. Dans d'autres provinces, ma demande serait approuvée sur présentation. Il est très rare de voir une demande contestée. L'exploitant d'un service d'affrètement d'une province quelconque qui désire sortir des frontières de sa province et envoyer son autocar de Colombie-Britannique ou d'Alberta jusqu'au Manitoba ou en Ontario — tous les circuits touristiques qu'il offre — peut le faire assez facilement et, dans la plupart des cas, sans contestation.

Il y a une douzaine d'années, la commission de l'Ontario entendait une ou deux demandes par jour. Aujourd'hui, la commission siège de manière périodique, peut-être une fois par semaine, ou une fois toutes les deux semaines. Elle peut entendre entre six et huit demandes au cours d'une année. Habituellement, ces demandes portent sur un nouveau circuit — et il y en a très peu — ou sur les problèmes que pose le matériel.

En ce qui a trait au service régulier, la plupart des provinces appliquent les mêmes critères, dont celui des «besoins et de la commodité du public», qui existe depuis 1933. Le demandeur doit faire la preuve qu'il existe un besoin pour le nouveau service. La demande doit contenir les renseignements suivants: un plan d'affaires, le nombre prévu de passagers les premières années, les

years, describe the schedule, state the payroll for the employees, what the drivers will be paid, what safety program will be in place, and what training program for the drivers. If it is opposed, there will almost certainly be a hearing.

There are very few scheduled service hearings in Ontario, or elsewhere in Canada. Nor were there many a dozen years ago. One may see that as proof that the hurdle is too high — or very high — to get the authority. However, there is another aspect of that which warrants some consideration: The service requires a schedule. The service must be supplied in accordance with the schedule and its filed rate, and if nobody gets on the bus, the bus must still go.

Until recently, many of the provinces regulated that schedule and rate requirement by requiring an operator to provide information with respect to any particular service that was cancelled. If a single bus did not go, that would require a report. Some have loosened somewhat on that, but it is still a service that requires much oversight and can be very costly. It is premised on people getting on your bus. If they do not, your full cost is there in any event.

That is distinguished from the charter service. If I calculate it will cost \$900 to go from Toronto to North Bay and back and someone offers me \$600, or someone says they cannot get a large enough group together, my answer is: "My fee is \$900. If you do not have \$900, I do not go." If I get 11 people saying they want to go on the scheduled service and only three of them turn up, I will go anyway.

The boards will state quite publicly that they are concerned with introducing a new service in circumstances where the existing service may be on the edge of viability. In many cases in the past, scheduled services were designed to get a charter authority. I recall scheduled services from nowhere to metropolitan Toronto or to London, Ontario, where there was nobody to ride the bus. The object of the operator's application was to get the line run and have the charter authority. That has disappeared.

To the extent there are line run applications, there are not many and they are tough.

The Deputy Chairman: You talked about the "public necessity and convenience" test. To ensure that I understood, are you saying that test is very old and it has been applied in so many cases that the law is now clear in all jurisdictions in Canada?

Mr. Saul: Public necessity and convenience was the initial term. It came out of the inter-state commerce commission. A number of provinces adopted that language.

Others use different language, but the application of the test for a long period of time was the same thing. The public had to come forward and state that the existing service is unsatisfactory for

horaires, la feuille de paye des employés, le salaire des chauffeurs, le programme de sécurité, le programme de formation à l'intention des chauffeurs. S'il y a contestation, une audience sera tenue.

Il y a très peu d'audiences qui portent sur le service régulier, que ce soit en Ontario ou ailleurs au Canada. Il n'y en avait pas beaucoup non plus il y a une douzaine d'années, peut-être parce qu'il est difficile — ou même très difficile — d'obtenir l'autorisation d'offrir un tel service. Il y a toutefois un autre facteur qui doit être pris en compte: les horaires. Le service doit être assuré en fonction d'horaires, et de tarifs, établis. S'il n'y a pas de clients, l'autobus doit quand même assurer le service.

Jusqu'à tout récemment, les horaires et les tarifs étaient réglementés par bon nombre des provinces, qui exigeaient que l'exploitant soumette un rapport quand il y avait abandon de service, ou même quand un seul autobus n'assurait pas de service. Certaines provinces ont assoupli les règles. Toutefois, il reste que le service demeure très réglementé, ce qui peut entraîner des coûts énormes. On part du principe qu'il y aura des personnes qui vont prendre l'autobus. Si elles ne le font pas, les coûts devront quand même être assumés.

Les choses sont différentes dans le cas des services affrétés. Si j'estime qu'il en coûtera 900 \$ pour assurer la navette entre Toronto et North Bay et qu'on m'offre 600 \$ pour le service, ou si quelqu'un me dit qu'il ne peut réunir suffisamment de personnes pour le voyage, ma réponse sera la même: «Le tarif est de 900 \$. Si vous n'êtes pas prêt à payer les 900 \$, je n'assurerai pas le service.» Si onze personnes disent qu'elles veulent faire le voyage, mais que seulement trois d'entre elles se présentent, j'assurerai le service.

Les commissions hésitent à autoriser la mise sur pied d'un nouveau service, quand le service existant n'est pas tellement viable. Souvent, dans le passé, les services réguliers étaient conçus de manière à pouvoir être exploités comme des services affrétés. Il y avait des autobus qui partaient de nulle part et qui se rendaient vers Toronto ou London, en Ontario, alors qu'ils étaient vides. L'objectif de l'exploitant était de mettre la main sur le circuit et d'obtenir l'autorisation d'y fournir des services de transport par autobus affrété. Cette pratique n'existe plus.

Les demandes visant l'exploitation de circuits sont peu nombreuses et difficiles à obtenir.

Le vice-président: Vous avez parlé des «besoins et de la commodité du public». Vous avez dit, si j'ai bien compris, que ce critère existe depuis très longtemps et qu'il a été appliqué dans un si grand nombre de cas que la loi, à ce sujet, est très claire au Canada?

M. Saul: On a parlé, dès le début, des besoins et de la commodité du public. L'expression a été utilisée par la commission de coordination du commerce entre États. Plusieurs provinces l'ont adoptée.

Certaines utilisent une terminologie différente, mais le critère est le même, et ce, depuis très longtemps. Le public devait préciser que le service existant était insatisfaisant pour diverses raisons, y

any variety of reasons including frequency, cost or reliability or that there is no service at all and it is needed because they have to see a doctor regularly. The boards will examine that.

The real test is: "Does there appear to be some reasonable indication that there is a ridership that will use that service, or are we putting in another service that will be competitive?" That is premised on the fact that it will have very few riders and will have to take them from the other guy. That is a major factor because there are very few city pairs in Canada and the United States that have more than one scheduled service operating between the city pair.

The United States deregulated buses in 1982 with the bus act. In Ontario, there were a number of situations where a second service was licensed between Toronto and London or between Sudbury, Barrie, Toronto and the Niagara Falls area. In a short time, the services were either discontinued because they simply were not viable and the incumbent remained there — the incumbent was not in a position to go into a predatory pricing program because the rates were very much controlled — or those in competition went into a pooling arrangement where they effectively created one service out of their programs. The competition that was put in place disappeared because they functioned using each other's buses, drivers and rates.

There has not been a significant history of competitive scheduled bus services plying the roads against each other and offering the public a choice between service A and service B. That is a simple fact.

The other factor is that the scheduled service in a number of Canadian markets is VIA Rail, which is very much a competitor with the bus industry.

That is a thumbnail outline of the regulatory regime in Canada. There are variations and Mr. Blair will speak to some of those.

The last comment I would make is that there remains a regulatory regime in terms of safety. At the present time, I think Transport Canada would admit, as will most if not all of the provinces, that they have not achieved their target of having a national safety code and creating a bus-sensitive safety system including standardization and harmonization with respect to driver training and other aspects of operations.

One question with which the members of the committee will have to wrestle is whether there is enough compelling reason to look at the regulatory issue, or whether its focus should be on first things first. Let us look at what can be done to deal with the safety issue and how can we move the federal government, Transport Canada and the provinces forward so that they can achieve what they would want to do in terms of that harmonized, uniform, implemented and enforced program.

I might say if that were in place, Mr. Blair and I would not be here. We would have no brief. The only debate here is economic regulation.

Mr. Blair will comment on some of the differences in the jurisdictions because that will be of use to you in your consideration.

compris pour des raisons de fréquence, de coût ou de fiabilité, ou encore qu'il devait avoir accès à un service de transport pour pouvoir se rendre chez le médecin, par exemple. Les commissions vont tenir compte de ce genre de facteurs.

La question qu'il faut se poser est la suivante: a-t-on des motifs raisonnables de croire qu'il existe une clientèle pour ce service, ou encore ce service sera-t-il compétitif? On part du principe que les usagers seront peu nombreux et qu'il faudra aller les chercher chez un concurrent. Il s'agit là d'un facteur majeur, parce qu'il y a très peu de liaisons au Canada et aux États-Unis qui sont desservies par plus d'un transporteur exploitant un service régulier.

Les États-Unis ont déréglementé l'industrie du transport par autocar en 1982. En Ontario, on a, dans plusieurs cas, délivré un permis à un deuxième exploitant pour qu'il assure la liaison entre Toronto et London, ou entre Sudbury, Barrie, Toronto et la région de Niagara Falls. Le service a été abandonné peu de temps après parce qu'il n'était tout simplement pas viable — l'exploitant n'était pas en mesure de fixer des prix abusifs parce que les tarifs étaient réglementés — ou encore parce que les concurrents ont décidé de se regrouper dans le but de créer une seule entreprise. La concurrence a disparue parce que les transporteurs ont assuré le service en utilisant les mêmes autobus et chauffeurs, et en appliquant les mêmes tarifs.

Il y a peu de transporteurs exploitant un service régulier qui se livrent concurrence et qui offrent au public un choix entre l'option A et l'option B.

Il y a aussi le fait que le service régulier, dans plusieurs marchés canadiens, est assuré par VIA Rail, qui livre concurrence à l'industrie du transport par autocar.

Voilà un aperçu du régime de réglementation qui est en vigueur au Canada. Il existe des variantes, et M. Blair va vous en parler.

Je tiens à dire, pour terminer, qu'il existe un régime de réglementation en matière de sécurité. Je pense que Transports Canada reconnaît, ainsi que la plupart des provinces, sinon toutes, qu'ils n'ont pas atteint leur objectif, qui était d'établir un code national de sécurité et des règles de sécurité pour l'industrie du transport par autocar, règles qui engloberaient, entre autres, la normalisation et l'harmonisation de la formation des chauffeurs.

Il reviendra aux membres du comité de décider s'ils doivent se pencher sur la question de la réglementation, ou s'ils doivent plutôt se concentrer sur la question de la sécurité et voir comment on peut amener le gouvernement fédéral, Transports Canada et les provinces à établir et à mettre sur pied un régime harmonisé et uniforme.

Si un tel régime était en place, nous ne serions pas ici, M. Blair et moi, en train de vous présenter un exposé, puisque c'est la réglementation économique qui est au centre du débat.

M. Blair va vous parler des différences qui existent entre les compétences, puisque cela va vous aider dans vos délibérations.

Mr. David Blair, Lawyer, Canadian Transport Lawyers Association: Mr. Saul has covered the main points. I will make two or three comments and then perhaps invite you to ask questions.

A regulatory regime is in place generally for an objective. We do have a regulatory regime with an economic component for the bus industry. The question, "Shall we deregulate?" is, in fact, "Shall we change the regulatory regime to remove or vary that economic component?" Prior to taking such a decision, it is important to look at what you want the regulatory regime to do.

The regulatory regime that we have now was created to ensure a level of service — in quality and in the area served — throughout a territory. That model in the bus industry is still relatively in place.

I think all honourable senators would agree that the safety objective is now of primary concern. That is, to what extent is the existing regulatory regime dependent upon the safety issue and supportive of an environment of safe bus operation?

I will speak particularly about Quebec where the Quebec Transport Commission does have a mandate and applies the mandate to look at the economic entry of a carrier. At the same time, one of its major considerations is whether that operator will be able to provide a safe service. Will it meet the safety requirements for hours of service, mechanical condition of vehicles as well as scheduling requirements and so forth?

Prior to deciding whether we should get regulate or deregulate, we must determine what is the ultimate objective of the regulatory regime. We have heard much about safety and different types of systems that are in place. For example, you have heard about the presence of van operators competing in the market. In many circumstances, van operators are completely unregulated and escape the scope of the safety monitoring mechanisms. On certain routes, you will have competition coming from completely unregulated entities that pose a significant safety threat. The question of deregulating must be looked at all the time with respect to the safety issue.

In Quebec, there used to be an attachment between Charter service and intercity service. It was something that came together. If you had an intercity service, necessarily Charter was an accessory privilege. That was divided and split off in the early 1980s. Since that time, the charter market has developed independently — some in both markets some in one or just in the other. There is not an attachment of the two. Generally, while not being deregulated, the charter market is much more open. Many new entrants have come in, and there is a large range of charter service offerings throughout the province.

Those comments complete what I have to say at this time. I will be happy to answer any questions.

M. David Blair, avocat, Canadian Transport Lawyers Association: M. Saul a abordé les points essentiels. Je vais faire deux ou trois observations, après quoi, nous passerons aux questions.

Dans l'ensemble, on met sur pied un régime de réglementation quand on veut atteindre un objectif précis. Nous avons un régime de réglementation qui comporte un volet économique pour l'industrie du transport par autocar. La question n'est pas de savoir si nous devons déréglementer l'industrie, mais plutôt de savoir si nous devons modifier le régime de réglementation dans le but de supprimer ou de changer ce volet économique. Or, avant de prendre une telle décision, nous devons nous entendre sur l'objectif que nous voulons réaliser par le biais de ce régime de réglementation.

Le régime de réglementation a été créé dans le but d'assurer la prestation d'un service de qualité dans une région donnée. Ce régime est toujours en vigueur au sein de l'industrie du transport par autocar.

Je pense que tous les sénateurs s'entendent pour dire que la sécurité est devenue une question prioritaire. Dans quelle mesure le régime de réglementation existant met-il l'accent sur la sécurité et l'accès à des services de transport sécuritaires?

Je vais parler particulièrement du Québec où la Commission des transports du Québec a le mandat d'examiner les considérations économiques liées à l'octroi d'un permis à un transporteur. En même temps, la Commission juge très important de vérifier si le transporteur pourra offrir un service sécuritaire. Répondra-t-il aux exigences de sécurité concernant les heures de service, l'entretien des véhicules ainsi que les horaires et le reste?

Avant de décider de déréglementer ou non, nous devons définir quel est le but premier du régime de réglementation. Nous avons beaucoup entendu parler de la sécurité et des différents régimes en place. Par exemple, on vous a expliqué la présence concurrentielle sur le marché de propriétaires de fourgonnettes. Dans bien des cas, ils n'ont aucune réglementation à suivre et ils échappent aux contrôles de sécurité. Sur certains trajets, la concurrence vient d'entrepreneurs qui ne sont assujettis à aucune réglementation, ce qui représente une menace importante pour la sécurité. Il faut toujours envisager la déréglementation en fonction de la sécurité.

Autrefois, au Québec, les services nolisés et les services interurbains allaient de pair. Ceux qui offraient un service interurbain pouvaient, accessoirement, offrir des services nolisés. On a rompu les liens entre les deux genres de service au début des années 80. Depuis, le marché des autocars nolisés évolue séparément — certains entrepreneurs offrent les deux services à la fois et d'autres se sont spécialisés dans l'un ou l'autre service. Il n'y a plus de lien entre les deux. En général, sans être déréglementé, le marché des services nolisés est beaucoup plus ouvert. Il y a beaucoup de nouveaux entrepreneurs dans le domaine, et beaucoup de services nolisés sont offerts dans la province.

Voilà ce que j'avais à dire pour l'instant. Je répondrai volontiers à vos questions.

The Deputy Chairman: You have both indicated that you have read the transcripts and are aware of what the minister asked us to look at when he appeared before us. You know what our mandate is, and it is more than safety.

Having said that, on page 18 of your report, I should like to read one of your sentences. I would like your proposal on how we as a committee — public policy makers — might wish to frame a response and an answer to this. You state:

There is however, a growing industry of unregulated passenger services through the use of van-type vehicles whose passenger size falls below the regulated industry threshold. These vehicles operate without hours of service obligations, vehicle maintenance obligations and driver training programs; and collectively do pose a public safety risk.

We are concerned about this. What advice and what kinds of obligations do you suggest we look at from a national perspective that we might wish to recommend on all of the issues that you raise: hours of service obligations, vehicle maintenance, training obligations, driver training programs? What is your specific advice to this committee on that?

Mr. Saul: Honourable senators, the opening for the van operator comes out of the definition of what is a bus or, in some jurisdictions, what is a public vehicle. They are ordinarily defined, amongst other ways, in terms of the numbers passengers it can carry, including the driver. That number might be 10, including the driver. A van, then, is not a bus or a commercial vehicle as defined in the regulations that deal not only with that vehicle in terms of licensing as a bus vehicle, but also in terms of the safety regulations, the hours of service regulations, that would apply to commercial vehicles whether they be trucks, highway coaches or school buses. I have had some personal experience with some of those vehicles involved in some hearings. The witnesses who had travelled on some of those vehicles, one running down Highway 7 between Ottawa and Toronto, where, on three occasions, the driver fell asleep at the wheel and the vehicle was off to the shoulder or off across the centre white line.

The Deputy Chairman: Was that an issue of driver training or hours of operation?

Mr. Saul: As I am told, the driver later said, "I am sorry. I am just too darn sorry. I have been driving for a long time now." The passengers took the driver out of the driver's seat and the passengers drove the van on into Toronto.

In another situation, there was a van in the Cornwall area that did not make it all the way. There were several deaths involved in that. During the course of the examination, we did searches on the Quebec and Ontario vehicles that were plated. We found some of the plates issued for certain vehicles were not the vehicles on which these plates appeared. Addresses of the owners of the vehicles were not just tough to find, but could not be found. When the board finally disposed of the matter by issuing orders and fines against a number of the parties, that was the last we heard of them.

Le vice-président: Vous nous avez dit tous les deux avoir lu les témoignages et savoir ce que le ministre nous a demandé d'examiner quand il a comparu devant nous. Vous connaissez notre mandat, qui déborde la question de la sécurité.

Cela dit, j'aimerais que vous nous disiez ce que notre comité, composé de décideurs, pourrait répondre à ce que vous dites en substance à la page 21 de votre exposé:

Toutefois, on offre de plus en plus de services de transport de voyageurs non réglementés en utilisant des fourgonnettes, dont le nombre de passagers est inférieur au seuil réglementé par l'industrie. Ces services n'ont aucune obligation à respecter pour ce qui est des heures de service, de l'entretien des véhicules et des programmes de formation des chauffeurs; ils représentent collectivement un risque pour la sécurité du public.

Ce phénomène nous inquiète. Que nous conseillez-vous et quelles sont les obligations que vous proposeriez que nous recommandions, sur le plan national, au sujet des heures de service, de l'entretien des véhicules et de la formation? Que conseillez-vous précisément à notre comité de faire?

M. Saul: Honorables sénateurs, c'est la définition de ce qu'est un autocar ou, dans certaines provinces, un véhicule public qui a laissé le champ libre aux propriétaires de fourgonnettes. Les véhicules sont ordinairement définis, entre autres, en fonction du nombre de passagers qu'ils peuvent transporter, chauffeur compris, et ce nombre peut être de 10. Une fourgonnette n'est donc pas un autocar ou un véhicule commercial selon le règlement qui régit l'octroi des permis et les mesures de sécurité concernant les heures de service dans le cas des camions, des autocars ou des autobus scolaires. Je connais moi-même certains des véhicules dont on a parlé au cours des audiences. Les témoins qui ont voyagé à bord de certains de ces véhicules ayant circulé sur la route 7 entre Ottawa et Toronto ont dit qu'à trois reprises le chauffeur était tombé endormi au volant et que le véhicule avait dévié sur l'accotement ou avait traversé la ligne blanche au milieu de la route.

Le vice-président: Était-ce un problème de formation de chauffeurs ou d'heures de service?

M. Saul: D'après ce qu'on m'a expliqué, le chauffeur a dit qu'il était désolé, qu'il était au volant depuis longtemps. Les passagers ont pris sa place et ont conduit la fourgonnette jusqu'à Toronto.

Dans un autre cas, une fourgonnette, qui se trouvait dans la région de Cornwall, ne s'est pas rendue à destination, et il y a eu plusieurs morts. Au cours de l'enquête, nous avons fait des recherches sur les véhicules immatriculés au Québec et en Ontario. Nous avons découvert que certains véhicules ne portaient pas la plaque d'immatriculation qui leur appartenait. Les adresses des propriétaires des véhicules étaient non seulement difficiles à trouver, mais introuvables. L'office a rendu un jugement et imposé une amende à certains propriétaires, et on n'a plus entendu parler d'eux.

They still operate. They are operating in Nova Scotia, Quebec and Ontario. I am not sure what is happening in the western jurisdictions. However, they continue to operate. Unless someone says that we must go below 10, we must go down to a point where what we are talking about is the inner-city transportation of passengers by road for compensation. You can give them a licence like that. That is not the issue. However, in giving them the licence, they must then honour hours of service. They must honour vehicle inspection and maintenance requirements with respect to a vehicle that is so licensed.

If they cannot compete complying with those stipulations then they should not be on the road. If they can compete and comply, then we have no further comment. They do not comply now because they are not obliged to comply.

The Deputy Chairman: The main thrust of your entire presentation tonight is to stay away from regulation and economic deregulation and deal more with safety. Would it not make more sense to have safety concerns dealt with by the relative transportation department in the provinces rather than an economic, regulatory board? Is this not where these concerns belong?

We are public policy-makers with a federal mandate. The minister of transportation has asked us to look at the federal mandate. The issues that you raise sound to me to be provincial. Surely, provincial transport departments should be looking at that rather than the regulatory agencies.

Mr. Saul: I do not quarrel with that. I know that in the past, regulatory agencies had been very effective when operating licences were difficult to obtain. In Ontario, for example — and Ontario is hardly alone — the board had every licensed carrier's operating record, truck and bus. When you got to a point, the chairman had a red line drawn across your operating record, and you got a notice that you were coming in on a show cause hearing to explain why your record was what it was and what you would do to improve that operating record. It might be vehicles out of service. It might be violations of your operating licence. It might be any number of things. They would often put authorities on a temporary basis.

If you are in a business that depends on holding an operating authority and someone has put you on a temporary basis, you better sharpen up because otherwise your licence is gone. No licence, no business.

From a regulatory point of view, the object of the exercise is that if you are to deregulate, fine, do so. However, the federal government, working with the provinces, must come together on a uniform understanding of what form of safety regulation will be in place.

The vehicles are operating from New Brunswick through to British Columbia; they are operating between Ontario and Quebec. There should be a reasonably level playing field so that no carrier from one jurisdiction has an advantage over another, because it is a little easier in my jurisdiction. They should have all have the same sort of test.

Or, ils sont toujours en affaires en Nouvelle-Écosse, au Québec et en Ontario. Je ne suis pas sûr de ce qui se passe dans les provinces de l'Ouest. Il reste qu'ils sont toujours en affaires. À moins qu'on demande de réglementer les véhicules de moins de 10 passagers, il faudra se pencher sur le transport urbain de passagers contre rétribution. On peut leur donner un permis de ce genre. Ce n'est pas un problème. Cependant, ce permis les oblige à respecter les heures de service et à faire inspecter et entretenir leurs véhicules.

S'ils ne peuvent pas respecter les règles, ils ne devraient pas circuler sur les routes avec des passagers. S'ils les respectent, nous n'avons rien à ajouter. Ils ne les respectent pas parce qu'on ne les oblige pas à le faire.

Le vice-président: Votre exposé de ce soir traite davantage de la sécurité que de la déréglementation économique. Ne serait-il pas plus logique que ce soit le ministère des Transports de chaque province qui s'occupe de la sécurité plutôt qu'un organisme de réglementation économique? N'est-ce pas là qu'est le problème?

Nous sommes des décideurs publics sur le plan fédéral. Le ministre des Transports nous a demandé d'examiner le mandat fédéral. Les questions que vous soulevez me semblent de compétence provinciale. Il est certain que ce sont les ministères des Transports des provinces qui devraient examiner cela plutôt que les organismes de réglementation.

M. Saul: Je ne le conteste pas. Je sais que, par le passé, les organismes de réglementation ont été très efficaces quand les permis d'exploitation étaient difficiles à obtenir. En Ontario, par exemple — et ce n'est pas seulement dans cette province — l'office détient tous les dossiers des transporteurs autorisés, que ce soit des camions ou des autocars. Si cela devient nécessaire, on peut vous avertir que vous devrez comparaître pour expliquer pourquoi votre dossier s'est détérioré et ce que vous proposez faire pour rétablir la situation. Il se peut que des véhicules aient été retirés du service, que les conditions du permis n'aient pas été respectées ou autre chose. On peut souvent rendre le permis temporaire.

Si le permis d'exploitation dont vous avez besoin pour rester en affaires est seulement temporaire, vous faites mieux d'améliorer vos performances pour ne pas le perdre. Sans permis, vous devez fermer vos portes.

Si votre objectif est de déréglementer, vous pouvez le faire. Cependant, le gouvernement fédéral doit s'entendre avec les provinces sur une réglementation uniforme en matière de sécurité.

Les véhicules circulent du Nouveau-Brunswick jusqu'en Colombie-Britannique, en passant par l'Ontario et le Québec. Il faudrait que les conditions soient assez uniformes pour que les transporteurs d'une province ne soient pas avantagés par rapport à ceux d'une autre, parce que c'est un peu plus facile dans ma province. Les mêmes critères devraient s'appliquer partout.

I refer to some of the transcripts. Brian Orbine, who was before you during the course of the Ottawa hearings, was asked about safety. He said

With the passage of Bill S-3 last year and with the eventual proclamation in the regulations, the effort behind that is to strengthen the safety regime for both bus and truck operations ...

Then he says: "The process has started." He testified this year. He then says that he hopes it is "something we can see by the end of this year." He "hopes."

If the provinces and the federal government are working on a program and hoping to be able to say they now have a safety regime that works in all provinces, then let them do that. I do not know that it is appropriate to say that they "hope" to see something.

I am somewhat disappointed by that. I do not think anyone will tell you that they are where they want to be. There is a cost involved in it, and there is a debate about who will pay the cost. The provinces are quite prepared to put everything in, but they want the federal government to pay.

When the governments decide how they will divide the cost and are satisfied that the cost covers what is required to be done, then it will be done. If it is not done, then one recommendation this committee can make is to ask, "Why is it not done? Why are they not doing it?"

I have been a member of the Canadian Conference of Motor Administrators for some time. I have attended many of their meetings. They were at the forefront when the deregulation of trucks began. I remember being in Saint John when the Alberta chairman came in and said, "You transportation lawyers better change whatever script you have to give us because I think we are going to deregulate and you better tell us what you think." We had a couple hours to tell them something. We did not come out in favour of deregulation, I might say.

That organization meets three times a year. It has dozens of regulators from every province. Transport Canada is a sponsoring party. I have been going to those meetings for 15 years. It astonishes me that they have not reached the point where they realize that it is incumbent upon that group to bring together the requirements so that this committee could say, "Mr. Saul and Mr. Blair, go home, we are satisfied that the safety regime that you think ought to be there is there." We would be on our way.

Senator Callbeck: You mentioned the school buses in private hands, and that there is no regulatory oversight there. You said that for any one contender, the board makes a decision and then it goes to the minister. You said there is no regulatory oversight, but there must be safety regulations and so on. Is that correct?

Mr. Saul: With respect to van operations?

Senator Callbeck: No, school buses within private hands.

Je pense au témoignage de Brian Orrbine, qui a comparu devant vous au cours des audiences tenues à Ottawa. Au sujet de la sécurité, il a dit:

Avec l'adoption l'an dernier du projet de loi S-3 et l'éventuelle promulgation du règlement, l'idée est de renforcer le régime de sécurité et pour les services d'autocar et pour les services de camionnage [...]

Il ajoute ensuite que le processus a déjà commencé. Il a témoigné cette année. Il dit aussi espérer «que nous en verrons les résultats d'ici la fin de l'année». C'est ce qu'il «espère».

Si les provinces et le gouvernement fédéral élaborent un programme en espérant pouvoir dire que le régime de sécurité fonctionne dans toutes les provinces, laissons-les agir. Je ne pense pas qu'il est de mise d'«espérer» voir des résultats.

C'est ce qui me déçoit un peu. Personne ne va dire qu'il a atteint ce qu'il veut. Il y a des coûts associés à cela, et on se demande qui va payer. Les provinces sont tout à fait disposées à agir, mais elles veulent que le gouvernement fédéral paie.

Quand les gouvernements auront décidé comment partager les coûts et de ce que cela coûtera, on agira. Si ce n'est pas fait, votre comité pourra demander pourquoi ça ne l'est pas.

Je suis membre du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé depuis un certain temps. J'ai assisté à beaucoup de ses réunions. Le conseil a été en première ligne quand la déréglementation a commencé dans le secteur du camionnage. J'étais à Saint John quand le président de l'office de l'Alberta est venu demander que les avocats modifient leur scénario parce que sa province songeait à la déréglementation et voulait avoir l'avis du conseil. Nous avons eu quelques heures pour répondre. Je dirais que nous n'avons pas été favorables à la déréglementation.

Cet organisme se réunit trois fois par année. Il réunit des dizaines de responsables de la réglementation de toutes les provinces. Transports Canada est un des responsables. J'assiste à ces réunions depuis 15 ans. Je suis étonné qu'on n'ait pas encore réalisé que c'est à cet organisme qu'il appartient de définir les exigences pour que votre comité puisse avoir l'assurance que le régime de sécurité que M. Blair et moi-même jugeons nécessaire existe.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que les autobus scolaires appartiennent à des intérêts privés et qu'il n'y a pas de régime réglementaire de surveillance dans ce secteur. Vous avez dit que, pour tous les soumissionnaires, l'office prend une décision qui est soumise à l'approbation du ministre. Vous avez dit qu'il n'y a pas de régime réglementaire de surveillance, mais il doit y avoir des règles de sécurité et ainsi de suite, n'est-ce pas?

M. Saul: Dans le cas des services de fourgonnettes?

Le sénateur Callbeck: Non, des autobus scolaires qui appartiennent à des intérêts privés.

Mr. Saul: School buses fall within the definition of a bus. There are regulations for school buses in every jurisdiction. There are hosts of regulations to be met by school bus drivers in terms of training, the licence they hold and so on. They are more regulated from a safety point of view, perhaps, than any other ground passenger transportation interest in Canada.

Senator Callbeck: I misheard you on that item.

You mentioned extra-provincial charters. If they get a licence to travel in Ontario, you said most provinces will give them a licence. You mentioned that there are rare occasions when that is opposed. Do other provinces oppose that? What situations might there be when that would be opposed?

Mr. Saul: I will give you an example of an actual case of a bus operator based in Buffalo, New York, coming in on a charter licence. A review of the charter licence is ordered because the group coming in is not an affinity group. It is a group of 38 different people all coming in on a per capita basis. It is now a per capita service. The advertisement for this service is: "Visit Toronto. Do your shopping. Have a wonderful time. Buses leave at 8:00 a.m. and 10:00 a.m. and return at 4:00 p.m. and 6:00 p.m." You now have a scheduled, per capita service.

At that stage, someone says, "If you want to run scheduled per capita, apply for the appropriate licence. Do not pretend you are running charters."

Senator Callbeck: I refer to your answer to the deputy chairman's question about the small vans, and what you would suggest that we recommend for small vans. Do you feel that they should be licensed or regulated? What exactly did you say in regard to the small vans?

Mr. Saul: There is a definition for taxicabs in most municipal bylaws that is a lower number than 10 seats. If this committee can satisfy itself that a van operating on the highway that has capacity for more than six people — a driver and five — where that van is operating to carry these passengers for compensation, it should be required to have a licence. Frankly, the operator could obtain a licence provided he also complied with all the regulations that include the insurance obligation. When you see such a van going down the road and you ask, "how much insurance has the operator put on this vehicle for those passengers?" The answer is, very quickly, "Zero," in terms of the passengers.

You can decide that is fine, but your driver has to operate within certain hours of service requirements and your vehicle must meet certain standards. The ministry will have the right to come in and audit your records — your log books for your drivers' times, your maintenance and insurance records — and then you will have taken the step of protecting public safety with respect to that style of operation. Frankly, if you do all that, you will get the licence and not have to apply to anyone. If you follow that regime, you will go a long way without having to play with regulators, in that sense.

The Deputy Chairman: You are advocating a highly regulated regime.

M. Saul: Les autobus scolaires sont définis comme étant des autobus et il y a des règlements à leur sujet dans toutes les provinces. Il y a toute une série de règlements sur la formation, les permis et le reste que doivent respecter les chauffeurs d'autobus scolaire. Les autobus scolaires sont plus réglementés, sur le plan de la sécurité, que peut-être n'importe quel autre service de transport terrestre de passagers au Canada.

Le sénateur Callbeck: Je vous ai mal compris à ce sujet.

Vous avez parlé des services nolisés extra-provinciaux. Le propriétaire qui a un permis en Ontario, en obtiendra un dans la plupart des provinces. Vous avez dit qu'il est rare qu'on le lui refuse. Y a-t-il des provinces qui le refuse? Dans quelles situations pourrait-on le lui refuser?

M. Saul: Je vais vous donner l'exemple réel d'un autocariste établi à Buffalo, dans l'État de New York, qui était muni d'un permis de services nolisés. On a demandé à examiner son permis parce que les 38 passagers à bord de l'autocar ne formaient pas un groupe à affinité, mais voyageaient individuellement. La publicité du service était la suivante: «Allez magasiner et vous amuser à Toronto. Les autobus partent à 8 heures et 10 heures et reviennent à 16 heures et 18 heures.» C'est donc un service individuel à horaire fixe.

On se dit alors que ce propriétaire doit demander le bon permis s'il veut exploiter un service individuel à horaire fixe. Il ne doit pas prétendre offrir des services nolisés.

Le sénateur Callbeck: Je veux revenir à la question du vice-président qui vous a demandé ce que vous recommanderiez au sujet des petites fourgonnettes. Pensez-vous qu'elles devraient avoir un permis ou être réglementées? Qu'avez-vous dit exactement à ce sujet?

M. Saul: La plupart des règlements municipaux définissent ce qu'est un taxi, qui compte moins de 10 places. Le comité peut demander qu'une fourgonnette contenant plus de six personnes — un chauffeur et cinq passagers — et assurant un service de transport interurbain contre rétribution détienne un permis. Le propriétaire pourrait obtenir un permis s'il respecte tous les règlements, y compris ceux sur les assurances. Si vous vous demandez combien paie le propriétaire d'une fourgonnette pour les assurances de ses passagers, la réponse est bien simple, rien.

Vous pouvez décider que c'est acceptable, mais votre chauffeur doit respecter certaines heures de service et votre véhicule doit répondre à certaines normes. Le ministère a le droit de vérifier vos livres — vos registres sur les heures de travail des chauffeurs, l'entretien des véhicules et les assurances — et, si tout est en règle, vous aurez pris les mesures nécessaires pour protéger la sécurité du public. Vous pourrez avoir un permis sans rien demander à personne. Si vous suivez ce régime, vous n'aurez pas de problème avec les responsables de la réglementation.

Le vice-président: Vous préconisez un régime très réglementé.

Mr. Saul: It is not economic control other than in the sense that if it costs you to meet the safety requirements, you will have to meet the price. You will not be permitted to operate and not pay the price that we say you must pay to meet the safety requirements — the insurance costs and the maintenance costs.

If you can use a driver that runs Ottawa-Toronto-Ottawa twice in one day, it will not cost you as much as having two or three drivers do that at a reasonable wage scale.

Senator Callbeck: You mention in your brief on page 14, under Nova Scotia, a new line haul licence that has been granted from Charlottetown to Halifax. Is that an intercity bus licence? What do you mean by that?

Mr. Saul: Since the establishment of the bridge link, ferry services have been mostly replaced by bus services. In the circumstances, new licences have been issued to provide a new service that previously could not have been provided without the bridge.

Senator Callbeck: There was a bus service from Halifax to Charlottetown, but after the bridge link was built, they had to obtain another licence because you were substituting the link for the boat. Is that correct?

Mr. Saul: P.E.I. is now deregulated and Nova Scotia is in the throes of deciding what to do with respect to vans and other matters. Prior to the link, there would have been no licence to operate a bus from Nova Scotia to Prince Edward Island because you cannot get there on a bus unless you put it on a ferry. They would have been ferry-bus operated. Charter buses would have gone on to the ferries headed to Newfoundland.

When a new link comes into place, no one has the licence to operate over that bridge. I am not sure how many new services were put in place, but there would have been new licences issued to use that link in terms of passenger service.

Senator Forrestall: Your credentials are impeccable.

Mr. Saul: My mother will be pleased you said that.

Senator Forrestall: However, I am confused as to whom you represent.

The Deputy Chairman: I think we know now.

Senator Forrestall: We are learning. However, I am still uncertain.

Are you here to serve us or are you here to protect some segment of the industry? How do we interpret the information that you are providing?

Mr. Blair: First, we act for the bus carriers. We are in the industry and our relation to the industry is in the capacity of acting for the bus carriers.

Senator Forrestall: Let me be clear. You are not acting for them tonight.

M. Saul: Il n'y a pas de règles sur le plan économique sauf qu'il suffit de payer ce qu'il en coûte pour répondre aux exigences de sécurité. Vous ne pourrez pas assurer de service si vous n'êtes pas en mesure de respecter les exigences en matière de sécurité, de frais d'assurance et d'entretien.

Le chauffeur qui fait le trajet Ottawa-Toronto deux fois par jour ne vous coûtera pas aussi cher que les deux ou trois chauffeurs d'autocar à qui vous devez offrir un salaire raisonnable.

Le sénateur Callbeck: À la page 15 de votre exposé, vous dites qu'en Nouvelle-Écosse un nouveau permis a été accordé pour un service de transport entre Charlottetown et Halifax. Est-ce un permis de transport interurbain par autocar? Que voulez-vous dire au juste?

M. Saul: Depuis la construction du pont, les services de traversier ont été remplacés en grande partie par des services d'autocar. Ainsi, de nouveaux permis ont été délivrés pour offrir un service qui n'aurait pas pu exister sans le pont.

Le sénateur Callbeck: Il y avait un service d'autocar entre Halifax et Charlottetown mais, après la construction du pont, il a fallu obtenir un autre permis en remplacement du bateau. Est-ce exact?

M. Saul: L'Île-du-Prince-Édouard est maintenant déréglementée et la Nouvelle-Écosse examine quoi faire au sujet des fourgonnettes, entre autres. Avant la construction du pont, on ne délivrait pas de permis pour assurer un service d'autocar entre la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard étant donné que l'autocar devait de toute façon emprunter le traversier. Le service aurait été assuré par le traversier et l'autocar. Les autocars nolisés auraient emprunté les traversiers à destination de Terre-Neuve.

Après la construction du pont, personne n'avait de permis pour le traverser. Je ne sais pas exactement combien de nouveaux services ont été créés, mais on a délivré de nouveaux permis pour assurer un service de transport de passagers sur le pont.

Le sénateur Forrestall: Vos titres de compétence sont remarquables.

M. Saul: Ma mère serait heureuse de vous l'entendre dire.

Le sénateur Forrestall: Toutefois, je ne sais pas vraiment qui vous représentez.

Le vice-président: Je crois que nous le savons maintenant.

Le sénateur Forrestall: Nous en savons un peu plus, mais je ne suis pas encore certain.

Vous êtes ici pour collaborer avec nous ou vous êtes ici pour défendre les intérêts de certains groupes de l'industrie? Comment devons-nous interpréter l'information que vous nous donnez?

M. Blair: D'abord, nous parlons au nom des entreprises de transport par autocar. Notre rôle dans l'industrie est de représenter ces transporteurs.

Le sénateur Forrestall: Laissez-moi préciser quelque chose. Vous n'êtes pas leur porte-parole ce soir.

Mr. Blair: That is correct.

Senator Forrestall: I do not quite know how you lawyers do this, because I am not a lawyer. If I make a faux pas, please excuse me. Are you here at your own expense this evening?

Mr. Saul: Yes, I am.

Mr. Blair: Mr. Saul is here at his own expense. Your committee has generously provided for my transportation here from Quebec City. The tradition of the Canadian Transport Lawyers Association, intervening before government agencies on any type of hearings of this nature, has been primarily to provide a perspective on the legal issues that are in front of you and not to try to favour one way or the other. Our position is to inform you of the consequences of your decisions. Respectfully, we are here to provide a service to you so that you may ask us questions and we can possibly throw some light on the consequences of the decisions that you might take.

Mr. Saul: In terms of the industry, I do not act for any bus companies. I used to act for a company known as Voyager Colonial and they have long since been sold. I do not have any bus clients. If I attend a hearing, it is because someone has called me at the last moment because they have a problem. With the charter application to which I referred earlier, I was involved for one-half day to give them advice and the application was granted.

Of the membership in our association, a number of whom are from the United States, very little of what we do involves bus application proceedings. I have been involved in only two or three over the last five years.

There is so little for us to do in bus regulatory matters because charters are substantially deregulated and applications for line-run services are so few and far between. I know one counsel in Ontario who may do a fair amount of the work. However, if you were to ask across Canada, you would find that most of our members have nothing to be earned in supporting regulation. They are not involved in that. We certainly are not here on behalf of any organization other than our association.

Frankly, when the board of directors and the executive looked at what we proposed to do, the understanding was that the association would submit the brief in the usual fashion. We will not take a position in favour of regulation or in favour of deregulation. We only want to answer questions.

We have spoken to regulation on a number of occasions and frankly, we thought some of the offered regulatory programs were asinine because, from a procedural point of view, they did not do what the minister had wanted to do. We suggested options for

M. Blair: C'est exact.

Le sénateur Forrestall: Comme je ne suis pas avocat, je ne sais trop comment cela fonctionne. Si je commets un impair, veuillez m'en excuser, mais j'aimerais savoir si vous êtes ici à vos propres frais ce soir?

M. Saul: Oui.

M. Blair: M. Saul est ici à ses propres frais. Votre comité a gentiment accepté de payer mes frais de transport à partir de Québec. Lorsque la Canadian Transport Lawyers Association intervient auprès d'une agence gouvernementale lors d'une audience comme celle d'aujourd'hui, elle fournit principalement une opinion juridique à propos des questions à l'étude sans se prononcer en faveur d'une partie ou d'une autre. Nous avons pour principe de vous informer des conséquences de vos décisions. Nous sommes ici pour vous fournir un service, c'est-à-dire que vous pouvez nous poser des questions qui nous permettront de vous renseigner sur les incidences des décisions que vous pourriez prendre.

M. Saul: En ce qui concerne l'industrie, je ne représente aucune entreprise de transport par autocar en particulier. J'ai déjà représenté Voyager Colonial, mais cette entreprise a été vendue il y a longtemps. Je ne représente donc aucun client dans le secteur du transport par autocar. Si je participe à une audience, c'est que des gens m'ont téléphoné à la dernière minute parce qu'ils avaient un empêchement. Pour ce qui est de la demande de service de transport par autocars affrétés dont je vous ai parlé, j'ai fourni des conseils à l'entreprise pendant une demi-journée, et la demande a été acceptée.

En ce qui concerne les membres de notre association, dont un certain nombre provient des États-Unis, très peu de nos activités se rapportent à des demandes relatives aux services de transport par autocar. Je n'ai participé qu'à deux ou trois demandes de la sorte au cours des cinq dernières années.

Nos activités dans le secteur de la réglementation du transport par autocar sont très limitées parce que le transport par autocars affrétés est largement déréglementé et que les demandes reliées aux services de transport régulier sont très peu nombreuses. Je connais en Ontario un conseiller juridique qui s'occupe probablement de plusieurs cas de ce genre. Toutefois, si vous questionnez des conseillers juridiques de différentes régions du Canada, vous découvrirez que la plupart de nos membres n'ont rien à gagner en appuyant la réglementation et qu'ils ne traitent pas ce genre de cas. Nous ne sommes certainement pas ici au nom d'un organisme autre que notre association.

À vrai dire, lorsque le conseil d'administration et l'exécutif ont examiné nos propositions, ils ont cru que l'association présenterait le mémoire de la manière habituelle. Nous ne nous prononcerons pas en faveur de la réglementation ou de la déréglementation. Nous ne voulons que répondre aux questions qui nous seront posées.

Nous avons déjà discuté de la réglementation à plusieurs occasions et, en toute vérité, nous étions d'avis que certains programmes de réglementation présentés étaient stupides parce que, d'un point de vue procédural, ils ne répondaient pas aux

them in consideration of how they chose to proceed, not to change the intent of what was to be done but rather more to give appropriate notice and be procedurally fair.

Senator Forrestall: I appreciate that. The mandate of the committee is to examine declining ridership and its causes and whether that decline can be stopped in a regulated or a deregulated environment.

Is there a future — a safe, efficient public ridership for Canadians over the next 20, 30, 40 or 50 years? How do we answer the minister's concern about whether this is a concern?

Mr. Blair: My information is to the effect that ridership decline has been quite unsubstantiated in the last four or five years. I understand, however, that there is an accepted given that there has been a ridership decline. There has been a change of ridership and patterns for a variety of reasons including, for example, the change in providing urban service, which is now almost exclusively provided by government agencies and then also what we call "suburban service." As an example, Quebec has the "Conseil intermunicipal de transport," or CIT. That is a contract service provided by private carrier under contract with a group of municipalities. There are 16 of them in Quebec and they carry more than 13 million passengers a year. However, up until recently those passengers were not even considered by Statistics Canada because they simply escaped through the cracks.

It is also my understanding that other presenters have advised you that the ridership decline issue is not necessarily substantiated. There has been a change of passenger transportation models and there has been a change of patterns, but there is not necessarily a decline.

I would say that the intercity industry is very healthy and not on the decline; I would say that people are increasingly choosing bus travel. There has been an increase in the urban and suburban use of buses, because buses are a much more efficient way of moving people around than are private cars, for example.

Senator Forrestall: That is interesting. If you take the contracted area and the public area out of metro transit and the transportation of school children, what group would largely make up the 13 million riders about whom you speak?

Mr. Blair: I did not understand your question.

Senator Forrestall: You had suggested that by contract there are 13 million riders that had sort of slipped statistically through the cracks.

Mr. Blair: Those riders would have previously been on the short haul intercity bus service. However, because those carriers could no longer exist or operate efficiently from a purely private unsubsidized situation, the CITs were established as a new initiative in Quebec to provide commuter service and suburban

attentes du ministre. Nous avons alors suggéré des options en tenant compte de la manière dont on voulait procéder, non pas pour modifier le but visé, mais plutôt pour fournir des conseils appropriés et une opinion judicieuse en matière de procédure.

Le sénateur Forrestall: J'en suis conscient. Le mandat du comité est d'examiner la baisse de la clientèle et ses causes. Nous devons aussi déterminer si cette baisse peut être freinée par la réglementation ou la déréglementation.

Le transport public au Canada peut-il encore exister en toute sécurité et en toute efficacité pendant encore 20, 30, 40 ou 50 ans? Devons-nous dire au ministre qu'il a raison de se préoccuper de cette question?

M. Blair: Que je sache, la prétendue baisse de la clientèle au cours des quatre ou cinq dernières années n'est pas vraiment fondée. Toutefois, tous semblent convenir qu'il y a eu une baisse de la clientèle. En fait, nous avons assisté à un changement des tendances et des habitudes chez la clientèle pour diverses raisons, par exemple en raison du changement apporté au service urbain, qui est maintenant presque entièrement fourni par des agences gouvernementales, et aussi en raison du «service suburbain». Par exemple, au Québec, le Conseil intermunicipal de transport, ou le CIT, fournit un service dans le cadre d'un marché passé entre un transporteur privé et un groupe de municipalités. Au Québec seulement, 16 contrats de ce genre ont été passés pour assurer le transport de 13 millions de passagers par année. Toutefois, jusqu'à récemment, Statistique Canada ne tenait même pas compte de ces passagers parce qu'ils étaient exclus des données.

Si j'ai bien compris, d'autres témoins vous ont aussi indiqué que la baisse de la clientèle n'est pas vraiment fondée. Nous avons constaté un changement des tendances et des habitudes dans le secteur du transport des passagers, mais nous ne constatons pas vraiment de baisse.

Selon moi, l'industrie du transport interurbain se porte très bien, merci, qu'elle ne connaît pas de baisse de sa clientèle. Au contraire, les voyageurs choisissent de plus en plus l'autocar. En fait, nous constatons une hausse de l'utilisation des services urbain et suburbain de transport par autocar puisque les autocars constituent un moyen beaucoup plus efficace de se déplacer que les véhicules privés par exemple.

Le sénateur Forrestall: C'est intéressant. Si les services contractuels et les services publics étaient exclus du transport urbain et du transport des écoliers, quel groupe représenterait principalement les 13 millions de voyageurs dont vous parlez?

M. Blair: Je ne comprends pas le sens de votre question.

Le sénateur Forrestall: Vous avez indiqué que 13 millions de passagers n'avaient pas été inclus dans la statistique.

M. Blair: Auparavant, ces passagers auraient été des utilisateurs du service de transport interurbain par autocar sur de courtes distances. Toutefois, puisque ces transporteurs ne pouvaient plus demeurer en affaires et être efficaces sur un marché privé non subventionné, des organismes comme le CIT au

service. There are 13 million passengers in Quebec.

Senator Forrestall: Who pays for it, the individual rider?

Mr. Blair: The individual rider pays, but the government subsidizes it. It is not a commercial risk by the operator in that the operator is paid on a contractual basis regardless of the number of passengers.

Senator Forrestall: Had the government not intervened with this form, can you envision what the service would be like today?

Mr. Blair: Very likely it would be non-existent or a much poorer service.

Senator Forrestall: This would cater to senior citizens, people having to go to a larger or another centre for health or professional purposes, for example?

Mr. Blair: It would normally cater more to people travelling every day on a commuter type service. It would be a worker-run thing.

Senator Forrestall: Is this the way of the future for the non-government bodies? Will Greyhound have to go this way?

Mr. Blair: Greyhound provides a certain type of service. This is another specific type of service that is designed in large part to get people out of cars and into buses to reduce traffic congestion on the highways. A typical intercity service is responding to a market that is different from that to which Greyhound caters.

Senator Forrestall: Presumably, if the subsidized program were not there, there would be car ridership or, as we are experiencing in Atlantic Canada, van service. They would not have gone to cars; they would have gone to some other form of transport.

Mr. Blair: Yes.

Senator Forrestall: That is more preferable in terms of the amount of axles and rubber on the road with the wear and tear and cost?

Mr. Blair: Definitely.

Senator Forrestall: Obviously this was a need. It did not just occur. Is there a similar pattern developing in Ontario, Alberta or British Columbia?

Mr. Saul: In Ontario, OC Transpo has certainly expanded their service. An outfit called Charterways used to provide a cost-effective commuter service from Richmond into Ottawa. Then OC Transpo moved out and began running the line at a lower rate — and, I might say, a subsidized rate — and that was the end of Charterways. Charterways was permitted by the board at that

Québec ont été créés afin de fournir aux passagers des services de transport en commun et des services suburbains. Le nombre de ces passagers est de 13 millions au Québec.

Le sénateur Forrestall: Qui paie le service? Les passagers?

M. Blair: Ce sont les passagers qui en paient les frais, mais le gouvernement accorde des subventions. Il ne s'agit pas d'un risque commercial pour le transporteur puisqu'il est payé conformément au contrat, peu importe le nombre de passagers.

Le sénateur Forrestall: Si le gouvernement n'était pas intervenu de la sorte, pouvez-vous décrire le genre de service qui serait fourni aujourd'hui?

M. Blair: Il est probable que le service serait inexistant ou que sa qualité aurait grandement diminué.

Le sénateur Forrestall: Est-ce que ce serait le genre de service fourni aux personnes âgées, aux gens qui doivent se rendre dans une autre localité pour y obtenir des soins de santé ou des services professionnels par exemple?

M. Blair: Ce serait plutôt le genre de service offert aux gens qui doivent se déplacer chaque jour en utilisant le transport en commun, c'est-à-dire qu'il serait adapté aux besoins des travailleurs.

Le sénateur Forrestall: Est-ce l'avenir réservé aux organismes non gouvernementaux? Est-ce ce qui attend Greyhound?

M. Blair: Greyhound fournit un certain type de service. Ce genre de service est différent puisqu'il est en grande partie conçu pour encourager les gens à ne pas utiliser leurs véhicules personnels et à utiliser les autocars afin de réduire les embouteillages sur les autoroutes. Les services de transport interurbain sont fournis à un marché différent de celui qui est exploité par Greyhound.

Le sénateur Forrestall: Si le programme de subvention n'existait pas, les gens feraient du covoiturage ou, comme dans la région de l'Atlantique, utiliseraient les services de mini-fourgonnettes. Ils n'utiliseraient pas leurs véhicules personnels; ils choisiraient une autre forme de transport.

M. Blair: Oui.

Le sénateur Forrestall: C'est une solution de loin préférable pour ce qui est du nombre de véhicules qui utilisent les routes et des coûts qui en découlent?

M. Blair: Nettement.

Le sénateur Forrestall: Il semble évident que ce service répond à un besoin, qu'il n'a pas été créé sans raison. Est-ce qu'on constate une tendance semblable en Ontario, en Alberta ou en Colombie-Britannique?

M. Saul: En Ontario, les services offerts par OC Transpo ont pris de l'expansion. Un groupe nommé Charterways fournissait des services de transport public économiques entre Richmond et Ottawa. Puis, OC Transpo a commencé à exploiter ce circuit à un tarif moins élevé ou plutôt, devrais-je dire, à un tarif subventionné, et cela a précipité la fin de Charterways. Par la

stage to abandon their service because they simply could not operate against a fare service at half their price, without prejudice to continuing their charter licence here in Ottawa.

When GO Transit service began and moved up into the area north of Toronto, there were a number of small scheduled line services that operated. When GO Transit began running over the top of them, they began initially by contracting those services with the operators. As those contracts expired, they put their own vehicles and their own employees on the service. They then began to contract, until a short while ago when they began to expand again because Mr. Harris decided to get back into GO.

That form of service is expanding, and it is expanding as a government service. It is more attractive to the public because they pay directly a part of the cost and, indirectly, perhaps they do not feel the other costs are paid until April 30 each year.

It is like VIA Rail. At one point, someone said that if the 13 million passengers travelling by bus had available to the bus industry VIA Rail's annual subsidy, all the passengers could travel for free. Subsidization is a factor. The bus industry cannot compete with the government any more than any other type of industry can compete with the government when the government wants to pick up the tab. I am not saying the government should not pick up the tab. There may be a very good public interest issue to be served by doing that, but it must be recognized that that is the case.

Senator Jaffer: You mentioned school buses. As I have listened to the discussions, I have been wrestling with the issue of the use of buses for farm workers. I come from British Columbia and, as you may know, we have had a big problem there as we have had many accidents with immigrant farm workers. Have you had any experience with that? Have you looked into this issue of buses being used for work purposes?

Mr. Blair: I know that every year in Quebec school buses are used for transporting farm workers. I am not aware of a safety issue to any great degree. All the school bus operators in Quebec would be subject to the safety monitoring programs that apply as a bus operator. Generally speaking, whether they are working in the summer transporting farm workers or transporting school children during the year, they would be subject to the same safety-monitoring regime.

Senator Jaffer: I read your paper with great interest. On page 19 in the last paragraph, you indicate that safety regulations should be a matter of concern. Throughout your presentations, you spoke about safety. When you speak about safety, do you have a checklist? I am not talking about looking at the engine. I do not mean it that way. When you talk about safety, what do

suite, Charterways a obtenu l'autorisation de la Commission d'abandonner le service qu'elle offrait puisqu'elle ne pouvait plus concurrencer avec le tarif à moitié prix offert par OC Transpo, sans que cela ne porte atteinte à son permis de transport par affrètement à Ottawa.

Lorsque GO Transit a commencé à offrir des services au nord de Toronto, un certain nombre de petits transporteurs offraient des services de transport régulier dans cette région. Lorsque GO Transit s'est lancée sur ce marché, elle a tout d'abord passé des contrats de service avec des transporteurs. Lorsque les contrats sont venus à échéance, elle a commencé à utiliser ses propres véhicules et ses propres employés. Ensuite, elle a eu recours à des sous-traitants jusqu'à tout récemment, lorsque ses services ont une fois de plus pris de l'expansion grâce à l'appui financier fourni par M. Harris.

Ce genre de service est en expansion et ce, en tant que service gouvernemental. En fait, il est plus attrayant pour les clients puisqu'ils paient directement une partie du coût et qu'ils ne paient l'autre partie que le 30 avril de chaque année.

Prenons l'exemple de VIA Rail. Quelqu'un a déjà dit que si les 13 millions de passagers qui utilisaient les autocars pouvaient bénéficier de la subvention annuelle accordée à VIA Rail, tous ces passagers pourraient voyager gratuitement. Les subventions sont un élément important. L'industrie du transport par autocar, comme toute industrie, ne peut pas concurrencer avec le gouvernement lorsque ce dernier décide d'assumer les coûts. Je ne dis pas qu'il ne doit pas le faire, puisque cela est peut-être dans l'intérêt public, mais il faut reconnaître le fait.

Le sénateur Jaffer: Vous avez parlé des autobus scolaires. Durant les échanges, je me posais des questions sur l'utilisation de ces autobus pour les travailleurs agricoles. Je viens de la Colombie-Britannique et, comme vous le savez, le transport a connu de graves problèmes dans cette province où des travailleurs agricoles immigrants ont été victimes de nombreux accidents de la route. Avez-vous connu des problèmes semblables? Avez-vous examiné la question relative au transport par autocar des travailleurs?

M. Blair: Je sais que chaque année, au Québec, des autobus scolaires sont utilisés pour le transport de travailleurs agricoles. Je n'ai pas entendu parler de problème de sécurité. Tous les exploitants d'autobus scolaires au Québec sont assujettis à des programmes de contrôle de la sécurité qui s'appliquent à tous les transporteurs par autocar. En général, qu'ils transportent des travailleurs agricoles pendant l'été ou des enfants pendant l'année scolaire, ils sont assujettis au même programme de contrôle de la sécurité.

Le sénateur Jaffer: J'ai lu votre document avec beaucoup d'intérêt. À la page 21, au dernier paragraphe, vous dites que les règlements de sécurité devraient constituer une question nous concernant tous. Vous avez parlé de sécurité tout au long de vos exposés. Mais lorsque vous parlez de sécurité, utilisez-vous une liste de vérification? Je ne parle pas de la vérification du moteur

you mean? Could you define it for me?

Mr. Saul: Let me try to respond. There were studies done for Transport Canada as far back as 1994 and earlier, which laid out a series of matters that ought to be dealt with. Many of those matters were safety related. Many of them involved the question of accurate information gathering so that in making decisions regarding the future of the bus industry, accurate information would be available and a safety program would be understood and could be implemented. To the extent that that is something that as a matter of public interest should be regulated, they knew what the regulation should be. They knew what the impact of the regulation was. They knew who they wanted to catch in the regulation.

I am familiar with that report. I think, given some time, I could pull out the recommendations. However, I have an impression that many of those recommendations that were made to Transport Canada have either not been acted upon or have not been brought to a point of fruition.

I wish to return to the information about the data on passenger ridership. I read with some considerable interest the evidence given by the witness from StatsCan. They had to change their bus survey data. Some were lost. There would be 30 people on one bus, and then suddenly there were only 20 and 20 had gone over to a GO transit, but they were not caught in it, and then there were 40 passengers, not 30 any more, but they showed a decline.

Frankly, I think StatsCan is saying that we have a significant amount of work to do — ourselves, Transport Canada and the industry — if we are going to have some meaningful numbers to give to you so that we can say, “Yes, there is a decline,” or, “The decline is not as apparent as it should be. In fact, there is an increase.”

As a lawyer, it would have been wonderful to say, “Now, cross-examination.” He really did not say anything. I am not critical of him for that. I am simply saying that the system they had put in place was not designed to give you what you were looking for during the course of that testimony. I do not think it gave you very much in terms of hard information that you could rely upon to say that the industry is falling apart; there are so many holes in it.

I made a comment earlier about CCMTA. I was interested in the safety impact issue. In 1998, there was a proposal for deregulation of the bus industry by Minister Collenette. During that period of time, the ministry sent a letter to the provinces saying, “What do you think? Please respond.” Over a period of time, I saw some of the responses that were given by the provinces. I have a copy of the responses from British Columbia, Manitoba and Saskatchewan. The responses were, in many cases, quite specific. Saskatchewan said quite clearly, “We see

d’un véhicule. Ce n’est pas ce que je veux dire. Lorsque vous parlez de sécurité, que voulez-vous dire au juste? Pouvez-vous nous donner une définition?”

M. Saul: Je vais essayer de répondre à votre question. Transports Canada effectue des études à ce sujet depuis 1994 et même depuis plus longtemps, et ces études ont défini une série d’éléments qui doivent être vérifiés. Un grand nombre de ces éléments ont trait à la sécurité. De plus, bon nombre de ces études soulignent l’importance de rassembler des renseignements exacts afin que, lorsque des décisions seront prises au sujet de l’avenir de l’industrie du transport par autocar, de l’information exacte soit disponible et un programme de sécurité soit compris et mis en place. Si l’on considère que cette question doit être réglementée puisqu’elle est d’intérêt public, Transports Canada sait quels règlements doivent être établis, quelles en sont les incidences et à qui ils doivent s’appliquer.

Je connais bien ce rapport. Si j’en avais le temps, je pense que je pourrais en extraire les recommandations. Toutefois, j’ai l’impression que beaucoup des recommandations faites à Transports Canada sont demeurées sans suite ou n’ont pas porté fruit.

J’aimerais revenir sur l’information concernant les données relatives à la clientèle de voyageurs. J’ai lu avec beaucoup d’intérêt les documents fournis par le témoin de Statistique Canada. Les données d’enquête sur les autocars ont dû être modifiées. Certaines ont été perdues. Il y aurait 30 passagers dans un autocar, chiffre qui passerait tout d’un coup à 20, et 20 voyageurs auraient emprunté le réseau GO, mais on n’en aurait pas tenu compte, et ensuite on se retrouverait avec 40 passagers (pas 30), mais les données font état d’une diminution.

Franchement, je pense que Statistique Canada est en train de dire qu’il nous reste beaucoup de travail à faire — à nous, Transports Canada et à l’industrie — avant de vous présenter des chiffres qui ont un sens et de pouvoir dire: «Oui, on observe une baisse» ou «La baisse n’est pas si apparente. En fait, il y a une augmentation».

En tant qu’avocat, j’aurais beaucoup aimé procéder à un contre-interrogatoire. Le témoin n’a vraiment rien dit. Je ne le critique pas pour cela. Je dis tout simplement que le système mis en place n’a pas été conçu pour apporter des réponses à vos questions. Je ne pense pas que vous en ayez retiré beaucoup de données précises et fiables permettant de conclure que l’industrie s’effondre; il y a tellement de lacunes.

J’ai parlé plus tôt du CCATM. Je me suis beaucoup intéressé aux questions de sécurité. En 1998, le ministre Collenette a proposé de déréglementer l’industrie des autocars. À cette époque, le ministre avait envoyé une lettre aux provinces leur demandant de lui dire ce qu’elles en pensaient. J’ai pu voir quelques-unes des réponses fournies par les provinces. J’ai celles de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de la Saskatchewan. Dans bien des cas, les réponses étaient très précises. La Saskatchewan disait clairement que 300 collectivités étaient en train de perdre tous

300 communities losing all or substantially all of their scheduled service.” That may be unfortunate, but it may be a necessary step along the way.

The interesting thing was that when representatives from Transport Canada appeared — and I mentioned CCMTA — Senator Jaffer asked: “...some provinces are regulated, and some are not. Should they all be regulated, or deregulated?” The answer was that no personal opinions were to be given. I understand that. I would not want to do that myself.

The witness posed questions such as “What is the impact on the industry? Is there an impact?” and went on to say, “This is really what the ministry is looking for from the committee.” Senator Jaffer asked, “Do you have any idea of the impact when there is deregulation?” This was the response:

... the committee has scheduled meetings with provinces. I would suggest that you might want to look at the impact of the regulations in provinces where there is regulation. You would get the information right from the provinces where there is a regulation. In those provinces where there is partial deregulation, you can look at the impact there as well. It is better to ask the provinces directly what they have seen as an impact of deregulation.

That was a statement made earlier this year.

In 1998, when deregulation was proposed, Manitoba spoke about safety; Saskatchewan and British Columbia were not in favour of the deregulation. CCMTA is going on, as I mentioned.

I would have thought it might have been incumbent upon Transport Canada — with the interplay they have three times a year with their associates across the country — to look at the issue of impact. If I were to propose deregulation and were meeting with those who were either in favour or opposed to it, that I might have gathered some information from them regarding the regulation.

They have missed the opportunity to have that information for you when they appeared. They should not suggest that now the committee ought to go to the provinces and get the information when there has been a constant conversation amongst all of these people over the years and that is where the information should have been gathered to be available for you now.

Senator Jaffer: I am sure that you may be able to get the information, but afterwards, may I please impose on you, if you can get the information to the committee, I would appreciate it.

Senator Phalen: I wish to follow up on Senator Callbeck's question on vans. In Nova Scotia, they have told us that they were drafting regulations in respect of vans. Are there any provinces with regulations in force respecting vans?

leurs services réguliers de transport par autocar ou presque. C'est sans doute malheureux, mais c'est peut-être une étape nécessaire à franchir.

Ce qui est intéressant, c'est que lorsque les représentants de Transports Canada ont comparu — et j'ai parlé du CCATM — le sénateur Jaffer a demandé, étant donné que certaines provinces sont soumises à une réglementation et d'autres pas, si le transport devait être réglementé ou déréglementé dans toutes les provinces. La réponse a été qu'on ne voulait pas exprimer d'opinion personnelle. Je comprends bien.

On a demandé aux témoins quelles en seraient les conséquences pour l'industrie, si conséquences il y avait. Puis on a ajouté que c'était ce que le ministère cherchait à savoir, par l'intermédiaire du comité. Le sénateur Jaffer a alors demandé s'ils avaient quelque idée des conséquences d'une déréglementation. Voici quelle a été la réponse:

[...] le comité avait prévu des rencontres avec les représentants des provinces. Je pense que vous voudrez connaître l'incidence de la réglementation dans les provinces qui en ont une. Vous pouvez aussi évaluer l'incidence dans les provinces où il y a une déréglementation partielle. Il vaut mieux s'adresser directement aux provinces pour leur demander si la déréglementation a eu des effets.

Voilà donc ce qui aurait été dit un peu plus tôt cette année.

En 1998, lorsqu'on a parlé de déréglementation, le Manitoba a soulevé la question de la sécurité; la Saskatchewan et la Colombie-Britannique étaient contre la déréglementation. Le CCATM continue sur sa lancée, comme je l'ai dit.

J'aurais pensé que l'examen des répercussions relevait de Transports Canada — compte tenu des rencontres qu'ils organisent trois fois par an avec leurs collaborateurs des quatre coins du pays. Si je devais proposer la déréglementation et si j'avais rencontré ceux qui sont pour ou contre cette déréglementation, j'aurais recueilli des informations sur le sujet.

Ils ont raté l'occasion de présenter cette information lorsqu'ils ont comparu. Ils ne devraient pas dire maintenant que le comité devrait s'adresser aux provinces pour l'obtenir, alors qu'il y a des échanges constants entre toutes ces personnes depuis des années, échanges à partir desquels ils auraient pu extraire toute l'information disponible et vous la livrer aujourd'hui.

Le sénateur Jaffer: Je suis sûre que vous pouvez avoir ces renseignements. Je vous demanderai donc de les obtenir pour les membres de ce comité; ce serait très apprécié.

Le sénateur Phalen: J'aimerais abonder dans le sens de ce qu'a dit le sénateur Callbeck à propos des fourgonnettes. En Nouvelle-Écosse, ils disent préparer une réglementation concernant les fourgonnettes. Y a-t-il d'autres provinces ayant mis en place une réglementation semblable?

Mr. Blair: I can speak for the Province of Quebec. A vehicle that carries fewer than 10 passengers is not considered a bus and therefore completely escapes the application of that regulation. I know the issue has been raised at several levels.

Mr. Saul: Occasionally you will see a van that seems to have a crease all the way around it, and it looks longer than the others. A number of those are operating in Ontario. However, they will have a passenger capacity of perhaps 12. They are operated in many cases by scheduled services that serve the airport. If you are going from London to Pearson airport, those services are out there. They are fully compliant because they have expanded themselves to be caught.

If you are not in that group, then the only thing you have to deal with at that stage — and this is one of your questions — is what form of licensing is required to be an airline transport service. That is another question all together.

Senator Phalen: In Nova Scotia, we are talking about seven-passenger vans. It was a problem. They are planning to regulate them. Are any provinces regulated in respect of seven-passenger vans?

Mr. Saul: I may send something to the clerk in that regard. The Province of Ontario has a definition of a “pool car.” There is a Barrie-Toronto pool car. It is, as I understand, in part subsidized by the government. Effectively, a group will buy a van. There is a government subsidy to it. That van will have a regular group of passengers who pay for the transportation service. They get the insurance they are supposed to have. It operates, in a sense, outside of the licensing regime. However, it is caught within the system that Ontario has established for a pool car operation. There are not many of them. You need seven neighbours who all work in roughly the same area. As I drive down every morning, I can see the bus along the way, dropping people off.

Senator Phalen: That is somewhat different than what I am referring to.

Mr. Saul: It is. I commend Nova Scotia for moving in that direction. Not everyone will love it, but it is an important step.

The Deputy Chairman: I want to follow up on the van service once again. On several occasions tonight you noted that van service should be included in the definition of a bus. You have both said that, and it is probably a good idea. Would you also be in favour of a regime where the only test for entry to the market would be fitness?

Mr. Saul: I have no problem with that. The question is, what is “fitness”?

M. Blair: Je peux parler pour le Québec. Un véhicule qui transporte moins de 10 passagers n'est pas considéré comme un autocar et, par conséquent, échappe totalement à cette réglementation. Je sais que la question a été soulevée à plusieurs niveaux.

M. Saul: Il vous est peut-être arrivé de voir des fourgonnettes qui semblent avoir un pli tout autour et qui ont l'air plus longues que les autres. Plusieurs de ces fourgonnettes sont utilisées en Ontario. Elles peuvent accueillir au maximum 12 passagers. Elles sont exploitées par des services de navette qui desservent l'aéroport. Si vous allez de London à l'aéroport Pearson, vous emprunterez ces véhicules. Ils sont tout à fait conformes puisqu'ils répondent maintenant aux critères en vigueur.

Si vous ne faites pas partie de ce groupe, la seule question que vous devez vous poser, à ce stade-ci — et vous vous la posez déjà — concerne le type de licence requis pour desservir les aéroports, mais c'est une autre question.

Le sénateur Phalen: En Nouvelle-Écosse, nous parlons de fourgonnettes ayant une capacité de sept passagers. C'était un problème. Ils envisagent de soumettre ces véhicules à une réglementation. Y a-t-il d'autres provinces ayant adopté une réglementation pour les fourgonnettes de sept passagers?

M. Saul: Je pourrais envoyer de l'information sur cette question à votre greffier. L'Ontario a établi une définition pour les «voitures de service communes». Il existe une voiture de service commune entre Barrie et Toronto. Elle est, je pense, financée en partie par le gouvernement. En réalité, un groupe de personnes achète une fourgonnette et le gouvernement lui octroie une subvention. Cette fourgonnette accueille un groupe de passagers réguliers qui paient le service de transport et s'assurent adéquatement. D'une certaine manière, ceux qui exploitent ce genre de véhicule ne tombent pas sous le régime de délivrance des licences. Toutefois, ils doivent se soumettre au système établi par l'Ontario pour l'exploitation de tels véhicules. Ils ne sont pas nombreux. Il s'agit de regrouper sept voisins qui travaillent plus ou moins dans le même secteur. En me rendant au travail tous les matins, je vois, sur le trajet, des gens descendre de ce type de véhicule.

Le sénateur Phalen: Ceci diffère légèrement de ce dont je parlais.

M. Saul: Effectivement. J'aimerais que la Nouvelle-Écosse s'oriente sur cette voie. Tout le monde ne sera pas content, mais je pense que c'est une étape importante.

Le vice-président: J'aimerais revenir, encore une fois, sur le service de fourgonnettes. Ce soir, vous avez fait remarquer, à plusieurs reprises, que les fourgonnettes devaient être considérées comme des autocars. C'est ce que vous avez dit tous les deux et c'est probablement une bonne idée. Seriez-vous également en faveur d'un régime en vertu duquel le seul test d'entrée sur le marché serait celui de l'aptitude?

M. Saul: Je n'y vois aucun inconvénient. La question est de savoir ce qu'on entend par «aptitude»?

The Deputy Chairman: As a lawyer in the field, what is a good definition of "fitness"?

Mr. Saul: The tables are turned very quickly.

I believe that an applicant, to demonstrate fitness, must be able to demonstrate the financial ability to put the proposed service in place and to maintain it at a level that serves the public interest safely.

The applicant must be able to demonstrate that fitness includes safety consciousness, that is, knowing the drivers must be trained, knowing the vehicles must be maintained, knowing the hours of service regulation that apply. An applicant must demonstrate knowledge of all the things that we have talked about so that when you say this person is fit, you are really saying this person has met what we regard as the regime that should be met if you are going to carry people on the road for compensation in a vehicle.

The Deputy Chairman: They would have to meet the standard of the status quo. That is fine as long as your test of fitness would not be a barrier to entry.

Mr. Saul: I would not regard that as a barrier to entry. I would simply say that that is a public safety requirement which, if you meet, you are licensed.

The Deputy Chairman: Fitness may well be a proper definition.

Mr. Saul: Fitness is basically the test for truck operations in Canada, but it is getting more difficult all the time. There is more enforcement. I believe they are discovering that hours of service are a problem. One cannot read anywhere without discovering that they cannot decide what to do with hours of service.

[Translation]

Senator Biron: In short, you maintain that service should be regulated by the bus industry or regulated much like the taxi industry is regulated. Is that correct?

Mr. Blair: The problem is that this service falls somewhere in the middle. Operators are not subject to any kind of controls. There are no controls in place governing hours of operation, mechanical checks and regulatory regimes, which means that they can offer much cheaper fares than regular bus companies. In most bus markets, the main customer draw is the cheapest possible fare. Travelers who fly do so because they want to arrive at their destination sooner. People who travel by limousine want to travel in comfort. Bus travelers generally choose this mode of transportation for its affordability. If an even more affordable, albeit illegal, mode is available, a market will materialize immediately.

Senator Biron: Would you not agree that the decline in the number of passengers is much more apparent in rural areas?

Le vice-président: En tant qu'avocat spécialisé dans le domaine, j'aimerais que vous me donniez une bonne définition du terme «aptitude».

M. Saul: Les rôles se renversent très rapidement.

Je crois que pour démontrer son aptitude, un candidat doit être capable de prouver qu'il a la capacité financière de mettre le service proposé en place et de le maintenir au niveau requis, dans l'intérêt de la population et en respectant pleinement les normes de sécurité.

Le demandeur doit prouver qu'il connaît les normes de sécurité, c'est-à-dire, savoir que les chauffeurs doivent être formés, que les véhicules doivent être entretenus et qu'il faut respecter des règles concernant les heures de service. Pour être jugé apte, le demandeur doit savoir toutes ces choses. Si tel est le cas, on peut dire qu'il répond à tous les critères exigés pour transporter des voyageurs sur la route, moyennant paiement.

Le vice-président: Il doit satisfaire aux critères du statu quo. C'est très bien tant que le test d'aptitude ne constitue pas une barrière à l'entrée.

M. Saul: Je ne vois pas cela comme une barrière. Je considère simplement qu'il s'agit d'une exigence de sécurité publique qui, si elle est respectée, permet au demandeur d'obtenir une licence.

Le vice-président: L'aptitude peut tout à fait avoir une définition propre.

M. Saul: Le test d'aptitude est essentiellement celui qui est utilisé pour l'exploitation des camions au Canada, mais il est de plus en plus difficile de le passer avec succès. Les règles sont plus strictes. Je pense qu'ils se rendent compte que le nombre d'heures de service constitue un problème. On peut lire partout qu'ils n'arrivent pas à se décider sur les heures de service.

[Français]

Le sénateur Biron: En résumé, vous dites que les ventes devraient être contrôlées par le service d'autobus ou contrôlées comme le sont les taxis?

M. Blair: Le problème, c'est qu'ils se situent entre les deux. Ils sont libres de tout contrôle, de sorte que les services ne sont pas contrôlés. Les heures de service, le contrôle mécanique, les régimes réglementaires ne sont pas contrôlés et ils peuvent opérer à un tarif beaucoup moins élevé que les services d'autobus normaux. Dans la plupart des marchés d'autobus, l'attrait principale du client c'est de voyager au tarif le moins cher possible. Celui qui voyage en avion utilise ce moyen de transport parce qu'il veut arriver à destination plus vite. Celui qui voyage en limousine le fait parce qu'il veut le confort. Celui qui voyage en autobus généralement, le fait parce que c'est le moyen le plus économique pour voyager. S'il y a un service encore plus économique qui n'est pas légal, il y aura un marché instantané pour y répondre.

Le sénateur Biron: La diminution du nombre de passagers se perçoit beaucoup plus dans la zone rurale, n'est-ce pas?

Mr. Blair: Yes, according to the information I have received. The situation in rural areas is affected by a variety of factors. Many sectors of the rural economy are in crisis. Residents are moving away because of economic problems. Automobile use is also a factor. The service already provided by one company in certain areas is profitable when compared to others. Rural services are not profitable, but generally the services are maintained. If rural markets are opened up to competition, non-profitable rural services will be abandoned.

[English]

The Deputy Chairman: Senator Bacon is not here as she is in Europe. If she were here, she would pose the following question to which I would like to have your response: Under the present economically regulated regime, judging from the information this committee has received to date — road maps, timetables and so on — there are many points in Canada that do not have any service at present. How can service to these points be achieved in the present economically-regulated regime? What is your opinion on that?

Mr. Saul: I would expect that many of the points that are not served would not be served under a regulated regime. They are less likely to be served under a deregulated regime. The only manner in which service would be provided would be in a subsidized regime.

There are simple circumstances where you get a point that is 12 miles off line. It is problematic for a bus to go in and out on a scheduled basis and find no one there who wants the bus at that time.

My experience over the years tells me that bus ridership can be very difficult to manage. I was involved in an application to connect Blenheim with Chatham. That is rich farm country. Blenheim is not a small community and Chatham is sort of the centre of the Kent county area. Dozens of witnesses attended to support an application for a scheduled service. The prize of the application was the charter authority that the operator wanted at Chatham, which he did not otherwise have. The application was granted.

In the following weeks, the disgruntled operator, who had opposed and lost, followed the bus around on the route. Over a two-week period discovered that the average ridership per scheduled run was 1.73. The fact is that Mrs. Jones was quite honest about needing to go to Chatham to see the doctor, but the day she wanted to go on the bus, her cousin gave her a ride. That becomes a difficulty for the operator.

I recall another service being offered by a company out of Collingwood down to Toronto. It took the route through Ottawa and Duntroon and down through Angus, a route where you would be hard-pressed to think anyone would get on the bus. The fact of the matter is that almost nobody got on the bus, but it included a charter right at Toronto.

M. Blair: Oui, selon l'information que j'ai pu recevoir. Toutes sortes de facteurs influencent le portrait rural. Plusieurs secteurs de l'économie rurale sont en crise en raison de problèmes économiques qui font en sorte que les gens quittent ces régions. L'utilisation de la voiture est également un facteur. Le service en place offert par une compagnie dans certains secteurs est rentable, comparé à d'autres. Les services ruraux sont non rentables et dans l'ensemble sont préservés. Si on impose une compétition dans les secteurs rentables, ils vont délaisser le secteur rural non rentable.

[Traduction]

Le vice-président: Le sénateur Bacon est absente; elle est en Europe. Si elle était ici, elle poserait la question suivante, à laquelle j'aimerais que vous répondiez: En vertu de l'actuel régime économiquement réglementé, de nombreux endroits du Canada ne bénéficient d'aucun service (d'après les renseignements que nous avons examinés jusqu'à présent — cartes routières, horaires, et cetera). Comment pourrait-on desservir ces endroits dans le cadre de l'actuel régime économiquement réglementé? Quel est votre avis sur la question?

M. Saul: Je pense que beaucoup des endroits non desservis actuellement ne le seraient pas non plus dans un régime déréglementé. La seule façon d'offrir ces services serait au moyen d'un régime subventionné.

Il y a des cas, tout simples, où il faut se rendre à 12 milles du réseau. C'est problématique pour un chauffeur d'autocar d'aller et venir de façon régulière et de ne prendre personne en chemin.

Avec le temps, mon expérience me dit que la clientèle des autocars est très imprévisible. J'ai travaillé sur une application destinée à relier Blenheim à Chatham. C'est une région agricole très riche. Blenheim n'est pas une petite collectivité et Chatham est une sorte de centre dans le comté de Kent. Des douzaines de personnes s'étaient réunies pour appuyer la mise en place d'un service de transport régulier. L'exploitant retenu pouvait avoir un permis d'affrètement à Chatham, ce qu'il n'aurait pas obtenu autrement.

Dans les semaines qui ont suivi, l'exploitant mécontent, qui en avait appelé de la décision et avait perdu, avait suivi l'autocar sur tout son trajet. Pendant cette période de deux semaines, il avait découvert que le nombre moyen de passagers par navette était de 1,73. Le fait est que Mme Jones avait été très honnête en disant qu'elle avait besoin de se rendre à Chatham pour consulter son médecin, mais le jour où elle devait prendre l'autocar, son cousin l'avait emmenée en voiture. Cela devient un problème pour l'exploitant.

Ça me rappelle une autre histoire concernant un transporteur qui offrait des services entre Collingwood et Toronto. Il passait par Ottawa et Duntroon et se rendait jusqu'à Angus, un trajet au cours duquel on a peine à imaginer qu'il peut y avoir des voyageurs. Le fait est que presque personne n'est monté dans l'autocar, mais l'exploitant allait affréter son autocar à Toronto.

Can you put a service into a place that will not use the service? The answer is, you can, but someone will lose money on it.

The Deputy Chairman: What about our obligation as public policy-makers to ensure that all Canadians, irrespective of where they may live, should have access to some sort of public transport?

Mr. Saul: You would have to speak to Mr. Martin about how far he and the other treasurers across Canada would go in supporting that proposition in fact.

Saskatchewan transit has an extensive service and has been designed to do that so far as it can be done. That is a costly service for the province. In Manitoba, they have the Greyhound and Greyhound-related companies such as Grey Goose, which operate through areas towards Flin Flon and the north.

In relation to the 1998 proposal, it was felt that if there were deregulation, it would be a matter of perhaps months, perhaps weeks, before those services were discontinued. If there is no obligation as a scheduled operator to provide the service, then like any businessman, you will not provide a service that is guaranteed to lose you money unless it is a loss leader; but if every leader along the way is a loss leader and there is no way of recovering the money, what do you do? Then you are turning to the operator and saying, "It is our nation's obligation to ensure that every Canadian has a transportation service available. You have been selected to provide it regardless of the cost." That does not work and never has.

Many schedules have been established where there is one bus in on a Friday night and one back on Saturday morning. Two trips a week, instead of five a day as had been planned.

Senator Forrestall: Is part of the problem the inability of the provinces to come together in a uniform approach to these various problems? Does that contribute to the problem? There are different regimes from province to province, regarding the hours of work, licensing and the standards.

Mr. Saul: You would want to look at the numbers. This is where numbers become important. You can look at any given jurisdiction. For example, look at the bus ridership in British Columbia. How many of the people who ride a bus in British Columbia begin and end their trip in British Columbia and do not leave the province? That is a British Columbia regulatory issue for them. Of the percentage of those who get on the bus in British Columbia, how many of them leave the province to go to Alberta? Until you look at that sort of number, it may be that the lack of harmonization is due, at least in part, to the fact that they each have their own significant ridership to deal with.

The Deputy Chairman: That is more than a 15-hour drive, too.

Peut-on offrir des services en sachant que personne ne va les utiliser? La réponse est oui, on peut, mais à perte.

Le vice-président: Quelles obligations avons-nous, en tant que décideurs publics, de veiller à ce que tous les Canadiens, quel que soit leur lieu de résidence, aient accès à une forme de transport en commun?

M. Saul: Vous devriez demander à M. Martin dans quelle mesure il est prêt, lui et les autres argentiers du pays, à appuyer cette proposition.

La Saskatchewan dispose d'un service de transport étendu, conçu pour répondre autant que possible aux besoins. Ce service coûte cher à la province. Au Manitoba, ils ont recours à Greyhound et à d'autres sociétés affiliées à Greyhound, comme Grey Goose qui dessert les collectivités jusqu'à Flin Flon et va même dans le nord de la province.

Pour ce qui est de la proposition de 1998, on pense que s'il devait y avoir une déréglementation, ce ne serait peut-être plus qu'une question de mois ou de semaines avant que ces services ne disparaissent. Si les exploitants n'avaient plus l'obligation de fournir ces services, eh bien, comme n'importe quel autre homme d'affaires, ils cesseraient de les offrir — surtout s'ils sont assurés de perdre de l'argent — sauf si c'est pour faire de la promotion. Mais, si malgré ces sacrifices, ils ne rentrent pas dans leurs frais, que voulez-vous faire? Vous leur dites: «Notre pays nous oblige à garantir que chaque Canadien a accès à un service de transport en commun. C'est vous qui avez été choisi pour fournir ce service, peu importe ce que cela coûtera.» Ça ne marche pas et ça n'a jamais marché.

On a mis en place de nombreux services dans des secteurs qui sont desservis par un autocar le vendredi soir à l'aller, et un autre le samedi matin, au retour. Deux voyages par semaine, au lieu de cinq par jour comme on l'avait prévu.

Le sénateur Forrestall: Est-ce qu'une partie du problème ne tient pas à l'incapacité des provinces de se mettre d'accord sur une approche uniforme? Les régimes diffèrent d'une province à l'autre, que ce soit pour les heures de service, les licences ou les normes.

M. Saul: Vous devriez regarder les chiffres. C'est là qu'on se rend compte à quel point ils sont importants. Cela vaut pour n'importe quelle province. Par exemple, regardez quel est le nombre de passagers par autocar en Colombie-Britannique. Regardez combien de personnes qui empruntent un autocar en Colombie-Britannique commencent et finissent leur voyage à l'intérieur de la province. La Colombie-Britannique a un problème de réglementation. Quel est le pourcentage de passagers prenant l'autocar en Colombie-Britannique qui se rendent en Alberta? Tant que vous ne regarderez pas ces chiffres, vous croirez que cela tient à un manque d'harmonisation, au moins en partie, tenant au fait que chaque province doit s'occuper d'un grand nombre de voyageurs.

Le vice-président: Cela dépasse les 15 heures de service, également.

Mr. Saul: Clearly, vans do not do it, I hope. That may be one of the issues. I speculate on that. I know something about bus ridership. Bus ridership includes GO Transit and the CIT and you have enormous numbers of people travelling short distances. They are Quebec's interest or Ontario's interest. The harmonization between what CIT does and GO Transit does is really of no consequence.

Senator Forrestall: Except as it impacts from a federal point of view.

Mr. Saul: It is the intercity that is more consequential in that regard.

Senator Forrestall: I was pleased to hear you use the word "healthy" and suggest that there might be some shortcomings with respect to the gathering of data and its proper storage. The analysis and dissemination are important if we want to draw the right conclusions when we are preparing our comments on disparate basis and we are not able to come to a common agreement.

Thank you for coming. Thank you for sharing virtually a lifetime's worth of your interests in the issue.

The Deputy Chairman: Mr. Saul and Mr. Blair, that brings to an end our deliberations tonight. I thank you both very much for coming. Your comments have been very helpful and useful. We will certainly use many of your responses when we begin to draft the report to the minister.

The committee adjourned.

M. Saul: C'est clair. Les fourgonnettes ne font pas cela, j'imagine. Cela peut être un des problèmes. Je connais la clientèle des autocars. Ce sont des gens qui empruntent le réseau GO et le CIT, et il y a énormément de personnes qui parcourent de courtes distances. Ce sont des intérêts qui concernent le Québec ou l'Ontario. L'harmonisation entre le CIT et le réseau GO est véritablement sans conséquence.

Le sénateur Forrestall: Sauf qu'il y en a une du point de vue fédéral.

M. Saul: C'est le transport interurbain qui a davantage de conséquences de ce point de vue.

Le sénateur Forrestall: J'ai été ravi de vous entendre prononcer le mot «sain» et dire qu'on aurait peut-être quelques difficultés à recueillir les données voulues et à les conserver adéquatement. L'analyse et la divulgation de ces données sont importantes si nous voulons tirer les bonnes conclusions quand viendra le temps de faire nos commentaires, si nous ne sommes pas capables d'en arriver à un accord commun.

Je vous remercie d'être venus et d'avoir partagé avec nous les expériences de toute une vie.

Le vice-président: Monsieur Saul et monsieur Blair, ceci met fin à nos délibérations de ce soir. Je tiens à vous remercier tous les deux d'être venus. Vos interventions nous ont beaucoup aidés. Nous nous inspirerons certainement de vos réponses lorsque nous rédigerons le rapport pour le ministre.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, Lawyer, Gagné Letarte;
Dean Saul, Lawyer, Gowling Lafleur Henderson.

TÉMOINS

De la Canadian Transport Lawyers Association:

David Blair, avocat, Gagné Letarte;
Dean Saul, avocat, Gowling Lafleur Henderson.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, May 7, 2002

Issue No. 29

Fifteenth meeting on:

The examination of issues facing the intercity busing
industry

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mardi 7 mai 2002

Fascicule n° 29

Quinzième réunion concernant:

L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du
transport interurbain par autocar

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Biron	Jaffer
* Carstairs	LaPierre
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(or Kinsella)
Comeau	Phalen
Eyton	Watt
Forrestall	

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Watt was substituted for that of the Honourable Senator Adams (*May 6, 2002*).

The name of the Honourable Senator Comeau was substituted for that of the Honourable Senator Gustafson (*May 6, 2002*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Biron	Jaffer
* Carstairs	LaPierre
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Callbeck	(ou Kinsella)
Comeau	Phalen
Eyton	Watt
Forrestall	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité:

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Watt est substitué à celui de l'honorable sénateur Adams (*le 6 mai 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Comeau est substitué à celui de l'honorable sénateur Gustafson (*le 6 mai 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 7, 2002
(46)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Callbeck, Comeau, Jaffer, Kinsella, Oliver, Phalen and Watt (8).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry. (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Competition Bureau:

Mr. André Downs, Deputy Commissioner of Competition, Competition Policy Branch;

Mr. Gwill Allen, Senior Economist and Strategic Policy Advisor, Competition Policy Branch;

Mr. Joseph Monteiro, Economist, Competition Policy Branch.

Mr. Downs made a presentation and together the witnesses answered questions.

The Competition Bureau submitted a brief.

At 10:25 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

La greffière suppléante du comité,

Josée Thérien

Acting Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 7 mai 2002
(46)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bacon, Callbeck, Comeau, Jaffer, Kinsella, Oliver, Phalen et Watt (8).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

TÉMOINS:

Du Bureau de la concurrence:

M. André Downs, sous-commissaire, Direction de la politique de la concurrence;

M. Gwill Allen, économiste principal et conseiller en politique stratégique, Direction de la politique de la concurrence;

M. Joseph Monteiro, économiste, Direction de la politique de la concurrence.

M. Downs fait un exposé et, avec les témoins, répond aux questions.

Le Bureau de la concurrence dépose un mémoire.

À 10 h 25, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 7, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I welcome our witnesses this morning, from the Competition Bureau, Mr. André Downs, Mr. Gwill Allen and Mr. Joseph Monteiro.

You will recall that we are undertaking a study at the request of the Minister of Transport to examine several aspects of intercity busing, which falls largely under federal jurisdiction but has been delegated back to the provinces under the Motor Vehicle Transport Act. We are studying the intercity busing issues to determine the reasons for the persistent decline in the use of intercity buses over the past number of years.

In our travels to examine this issue, we have heard much about the different patterns of regulations set out by the provinces for the intercity busing industry across the country. We have been to Vancouver, Calgary, Toronto and Halifax. We have heard something about the need for competition in the industry and about the anticipated favourable results if that were to happen. These differing views account for our particular interest in hearing from today's witnesses, who are well-versed in the area of competition. Mr. Downs, please proceed.

Mr. André Downs, Deputy Commissioner of Competition, Competition Policy Branch, Competition Bureau: Good morning. I would like to thank the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the opportunity to present the views of the Competition Bureau on the regulatory environment of intercity busing. The bureau believes that the committee's review of intercity busing is appropriate and hopes that our views will be useful in preparation of your report.

[*Translation*]

As you are no doubt aware, the Commissioner of Competition is responsible for administration and enforcement of the Competition Act as well as certain acts relating to packaging and labelling.

The principle objective of the Competition Act is to promote and maintain fair competition so that Canadians can benefit from lower prices, product choice and quality services.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 7 mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour discuter d'enjeux stratégiques touchant l'industrie des transports interurbains par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je voudrais souhaiter la bienvenue ce matin à nos témoins du Bureau de la concurrence, soit M. André Downs, M. Gwill Allen et M. Joseph Monteiro.

Vous vous souviendrez que nous menons une étude, à la demande du ministre des Transports, touchant plusieurs aspects de l'industrie du transport interurbain par autocar, industrie qui relève surtout de la responsabilité du fédéral mais qui a été déléguée aux provinces par l'entremise de la Loi sur les transports routiers. Nous nous penchons sur les enjeux touchant le transport interurbain par autocar en vue de déterminer les causes de la baisse constante du recours au transport par autocar depuis un certain nombre d'années.

Dans le cadre d'un voyage que nous avons effectué pour nous permettre de nous pencher sur la question, on nous a beaucoup parlé des différents règlements imposés par les provinces à l'industrie du transport interurbain par autocar d'un bout à l'autre du pays. Nous avons visité Vancouver, Calgary, Toronto et Halifax. Les témoins que nous avons reçus ont beaucoup insisté sur la nécessité de favoriser la concurrence au sein de l'industrie et des résultats positifs qui seraient susceptibles d'en découler. Comme il y a une divergence d'opinions sur la question, nous sommes très heureux de pouvoir accueillir les témoins de ce matin, qui ont une grande expertise dans le domaine de la concurrence. Monsieur Downs, vous avez la parole.

M. André Downs, sous-commissaire, Direction de la politique de la concurrence, Bureau de la concurrence: Bonjour. Je désire tout d'abord remercier le Comité sénatorial permanent des transports et des communications de l'occasion qui est donnée au Bureau de la concurrence de présenter ses vues sur le régime réglementaire touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. Nous estimons qu'il est opportun pour le comité de se pencher sur cette question et nous espérons que les opinions dont nous ferons part au comité sauront l'éclairer dans le cadre de la préparation de son rapport.

[*Français*]

Comme vous le savez probablement, le commissaire de la concurrence est responsable de l'administration et de la mise en application de la Loi sur la concurrence de même que de certaines autres lois concernant l'affichage et l'étiquetage.

Le principal objectif de la Loi sur la concurrence est de maintenir et d'encourager la concurrence au sein de l'espace économique canadien, afin d'assurer une allocation efficace des ressources et de permettre aux consommateurs de bénéficier de prix et de choix de produits concurrentiels.

Promotion of competition via presentations such as this is one of the many tools available to the Competition Bureau to promote the objectives of competition.

[English]

I will review the opinions of the Competition Bureau on intercity busing. A more complete analysis can be found in the submission that we have tabled.

The Competition Bureau has had a longstanding interest in intercity busing. On the advocacy front, the bureau has made a few interventions on the bus industry, including a recent one to the Canadian Transportation Act review panel, which forms Annex One of our submission.

On the enforcement front, the bureau has examined several complaints in the bus industry, some of which have ultimately led to convictions under different provisions of the act. As you know, the intercity bus industry has not prospered under regulation, and there has been a sharp decline in their revenues over the past 15 years. While much of this decline is due to the growing popularity of the automobile, part of it may be attributed to alternative modes of transportation and intercity bus regulations.

The existing diversity of regulations for intercity buses among provinces, disadvantages some carriers, adds to the administrative burden of all carriers, and impedes the movement of passengers. For example, the Royal Commission on National Passenger Transportation noted that regulation leads to excess capacity and higher costs, in part due to lower efficiency. This is ultimately reflected in higher fares. We agree with their views based on the bureau's experience with de-regulation in other sectors.

Historically, the argument for regulation in the intercity bus industry was developed in part under the assumption of a natural monopoly. However, this industry does not exhibit the characteristics of a natural monopoly because the greater proportion of costs is variable, not fixed. In addition, vehicles can be easily moved to different routes or sold to other operators in the same locations or in other locations. Similarly, terminals can also be sold, and sunk costs associated with terminals are not significant. Consequently, this argument is no longer valid.

Another argument in favour is that regulation is required to ensure that small communities and rural areas are adequately serviced with affordable transportation for those with modest means, such as elderly citizens on fixed incomes. These arguments

La promotion de la concurrence par l'intermédiaire de présentations comme celle-ci est l'un des nombreux outils dont le Bureau de la concurrence dispose pour faire progresser les objectifs de la concurrence.

[Traduction]

Permettez-moi maintenant de vous présenter les vues du Bureau de la concurrence sur le transport interurbain par autocar. Une analyse plus approfondie se trouve dans le document que nous vous avons remis.

Le Bureau de la concurrence s'intéresse au secteur du transport interurbain par autocar depuis plusieurs années. Il a d'ailleurs fait quelques interventions notables dans le secteur du transport par autocar au fil des ans, dont un récent exemple serait le mémoire présenté au comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, qui se trouve à l'annexe 1 de notre document.

Au plan de l'application de la réglementation dans ce domaine, le Bureau de la concurrence a entendu diverses plaintes touchant l'industrie du transport interurbain par autocar, dont certaines ont donné lieu à des condamnations en vertu de diverses dispositions de la Loi sur la concurrence. Comme vous le savez, le secteur du transport interurbain par autocar n'a pas connu la prospérité sous le régime de réglementation dont il fait l'objet, et les revenus de ce secteur ont chuté au cours des 15 dernières années. Bien qu'une bonne partie de cette diminution résulte de l'attrait croissant de l'automobile en tant que moyen de transport, on peut aussi l'attribuer au recours accru à d'autres modes de transport et à la réglementation dans ce domaine.

La grande diversité qui caractérise la réglementation touchant ce secteur dans les diverses provinces a pour effet de désavantager certains transporteurs, d'augmenter le fardeau administratif de tous les transporteurs, et de nuire à la libre circulation des voyageurs. Comme l'a souligné la Commission royale d'enquête sur le transport au Canada, la réglementation créait une capacité excédentaire et des coûts plus élevés, en partie à cause d'une efficacité moindre. Cette réalité se traduit par des tarifs plus élevés. Nous sommes d'accord avec son analyse étant donné notre expérience de la déréglementation dans d'autres secteurs d'activités.

La réglementation touchant le secteur du transport interurbain par autocar a été adoptée jadis en se fondant notamment sur la prémisse voulant qu'il s'ensuivrait l'instauration naturelle d'une situation de monopole. Or, ce secteur ne présente aucunement les caractéristiques d'un monopole naturel, puisque la grande majorité des coûts sont variables, plutôt que fixes. De plus, il est facile de transférer des véhicules à des trajets différents, ou encore de les vendre à d'autres exploitants situés dans la même localité ou ailleurs. De même, les terminus peuvent également être vendus et les coûts irrécupérables qu'on associe à la vente de terminus ne sont pas très importants. Par conséquent, cette prémisse n'est plus du tout valable.

Un autre argument avancé en faveur de la réglementation, c'est qu'elle est nécessaire pour garantir que des gens à revenu modeste — comme les personnes âgées qui ont un revenu fixe — qui vivent dans de petites localités ou en milieu rural

are often used to justify cross-subsidization. However, cross-subsidization does not guarantee provision of services to small communities, as evidenced in Saskatchewan and Quebec, where numerous low-density routes had to be abandoned because of the lack of financial viability. Cross-subsidization has hidden costs, as indicated by the Royal Commission on National Passenger Transportation; cross-subsidization prevents users of profitable routes from obtaining lower prices. It also prevents these services from being competitive with other modes of transportation. Finally, cross-subsidization precludes the development of alternative, viable services on low-density routes.

In our view, there are better ways to achieve the intended objective of cross-subsidization through more transparent means, such as direct subsidies on specific routes, redistribution programs or service commitments. The bureau is of the opinion that deregulation of the intercity bus industry would lead to numerous benefits, including lower fares, increased choice of services and perhaps a reversal or slowing down of the decline in demand for scheduled services.

Initial reviews indicated that the deregulation of intercity busing in the United States in the 1980s led to the introduction of new forms of services and efforts by carriers to reduce costs through franchising arrangements and marketing strategies. Recent reviews show that, while there was some community service loss, the American industry has not shrunk in recent years, contrary to the Canadian situation. The initial experience with express coach deregulation in the U.K. suggests that the majority of coach users have benefited from competition, reduced fares, and improved quality and choice of services on major routes.

Based on these experiences and the benefits that are likely to accrue to consumers of intercity bus services, the bureau would support a recommendation by the committee in favour of the deregulation of extra-provincial and international bus services, including scheduled passenger services, charter passenger services and express parcel services.

auront accès à des services de transport abordables. On fait souvent valoir cet argument pour justifier l'interfinancement. Mais l'interfinancement ne garantit pas la desserte des petites localités, comme nous le constatons en Saskatchewan et au Québec, où de nombreux itinéraires à faible densité ont dû être abandonnés pour des raisons de viabilité financière. L'interfinancement comporte également des coûts cachés, comme l'a souligné la Commission royale d'enquête sur le transport des voyageurs au Canada; l'interfinancement empêche en effet les passagers empruntant des trajets rentables de profiter de tarifs plus avantageux. Il a aussi pour effet d'empêcher les services visés d'être concurrentiels par rapport à d'autres moyens de transport. Enfin, l'interfinancement exclut pour ainsi dire l'établissement d'autres services viables pour ces trajets à faible densité.

À notre avis, il existe des moyens plus efficaces et transparents de satisfaire les objectifs que l'on cherche à atteindre par la pratique de l'interfinancement, notamment l'octroi de subventions directes pour l'exploitation de trajets spécifiques, des programmes de redistribution ou des engagements précis en matière de desserte. Le Bureau est d'avis que la déréglementation du secteur du transport interurbain par autocar pourrait procurer de nombreux avantages, entre autres, des tarifs moins élevés, un plus grand choix de services et peut-être le renversement sinon le ralentissement du déclin constaté au niveau de la demande de services fournis selon des horaires réguliers.

Les premières études indiquaient que la déréglementation du secteur du transport interurbain par autocar aux États-Unis durant les années 80 avaient conduit à l'introduction de nouveaux types de services et incité les transporteurs à réduire leurs coûts grâce au franchisage ou encore à diverses stratégies de commercialisation. Par contre, de récentes études démontrent que malgré la perte de services de desserte dans certaines localités, le niveau d'activités de ce secteur aux États-Unis n'a pas diminué ces dernières années, contrairement à la situation au Canada. Au Royaume-Uni, l'expérience initiale de la déréglementation du transport interurbain par autocar semble indiquer que la majorité des usagers de ce mode de transport ont bénéficié de la concurrence, de la baisse des tarifs, et de l'amélioration de la qualité et du choix des services offerts sur les trajets les plus fréquentés.

Vu ces différentes expériences et les avantages que la déréglementation est susceptible de présenter pour les utilisateurs de services de transport interurbain par autocar, le Bureau de la concurrence exhorte le comité à recommander que l'on procède à la déréglementation des services de transport extraprovincial et international par autocar, en ce qui a trait notamment aux services de transport des passagers selon des horaires fixes, de transport nolisé de passagers et de livraison des colis par autocar.

[Translation]

In conclusion, the regulatory reforms of 1987 in the extra-provincial trucking industry and the more recent reforms in the intra-provincial trucking sector have not been followed by similar reforms in the inter-city bus sector.

No consensus could be reached as far as the economic regulation of the inter-city bus sector was concerned, despite efforts by the federal government and numerous provincial governments. Still further delay in regulatory reform to the advantage of just some provinces would not be to the advantage of the Canadian consumer.

The United States and the United Kingdom deregulated their inter-city bus industry during the 1980's, and these reforms generated significant benefits in both cases. At the present time, there is no fundamental reason to justify maintaining the present regulatory structure in the inter-city bus sector.

The present regulatory structure involves major costs as far as administrative unwieldiness is concerned, as well as inefficiency because of the administrative costs or cross-subsidization and lack of competitiveness.

In our opinion, deregulation would bring numerous benefits in the shape of increased competition, lower prices and a wider choice for consumers.

[English]

On behalf of the Competition Bureau, I thank the Standing Senate Committee on Transport and Communications for providing us this opportunity to present our views.

The Chairman: I would like to interrupt for a moment to welcome visitors to our committee. They are members of foreign Parliaments, who are attending the Spring 2002 Canadian Parliamentary Cooperation Seminar. We are pleased to have you with us today.

[Translation]

In your experience, does price deregulation generally give good results? We know that things do not always go smoothly in the service sector. Are there clear rules to be followed in order to avoid problems? Are there some clearly established rules?

Mr. Downs: Generally, economic regulation is harmful to resource allocation. If we are talking about bus service, there has to be great flexibility as far as asset management is concerned. There has to be a capacity to use different sized buses on different routes, and this requires a certain flexibility. We have to be in a position to take advantage of changes in costs and adjust prices to reflect these, as costs and demand fluctuate. Economic regulation prevents operators from taking advantage of this flexibility and in that way is harmful to the industry.

[Français]

En conclusion, les réformes réglementaires de 1987 dans le secteur de l'industrie du camionnage extra-provincial et les réformes plus récentes dans le secteur du transport intra-provincial par camion n'ont pas été suivies par des réformes similaires dans le secteur du transport par autocar.

Aucun consensus n'a pu être établi en ce qui a trait à la réglementation économique du secteur des transports par autocar, malgré les efforts du gouvernement fédéral et de nombreux gouvernements provinciaux. Le fait de retarder davantage les réformes réglementaires au profit de quelques provinces ne saurait être à l'avantage de l'ensemble des consommateurs canadiens.

Les États-Unis et le Royaume-Uni ont déréglementé leur industrie du transport par autocar au cours des années 1980 et ces réformes ont généré d'importants bénéfices dans les deux cas. Présentement, il n'existe pas de raison fondamentale justifiant le maintien de la structure réglementaire actuelle dans le secteur du transport par autocar.

La réglementation actuelle implique des coûts importants du fardeau administratif et d'inefficacité en raison de coûts administratifs ou de subventions croisées et du manque de concurrence.

Selon nous, la déréglementation entraînerait de nombreux bénéfices sous la forme d'une concurrence accrue, de prix plus faibles et d'un plus grand choix pour les consommateurs.

[Traduction]

Au nom du Bureau de la concurrence, je désire remercier le Comité sénatorial permanent des transports et des communications de nous avoir donné cette occasion ce matin de présenter nos vues sur la question.

La présidente: Je me permets d'interrompre nos travaux pendant quelques instants pour souhaiter la bienvenue à nos visiteurs. Il s'agit de députés de parlements étrangers qui assistent au Colloque du printemps 2002 organisé dans le cadre du Programme de coopération parlementaire canadien. Nous sommes ravis de vous accueillir parmi nous.

[Français]

D'après votre expérience, est-ce que la déréglementation des prix donne généralement de bons résultats? Nous savons que les choses tournent parfois mal dans le secteur des services. Y a-t-il des règles claires à suivre pour éviter les problèmes? Y a-t-il des règles bien établies?

M. Downs: En général, la réglementation économique va nuire à l'allocation des ressources. Si on parle de service par autobus, on se doit d'avoir une grande flexibilité sur le plan de la gestion des actifs. On doit pouvoir utiliser des autobus de différentes dimensions sur différentes routes et cela exige une certaine flexibilité. On veut être en mesure de profiter de changements dans les coûts et d'ajuster les prix en conséquence, suite à des changements de coût et de demande. La réglementation économique empêche les opérateurs de bénéficier de cette flexibilité et dans ce sens, nuit à l'efficacité de l'industrie.

[English]

The Chairman: We have heard much about people's concerns regarding regulations during our trips to the various provinces. This is leading to the loss of cross-subsidization and the consequent loss of service. Have you thought about this from the point of view of buses?

Mr. Downs: We do not believe that cross-subsidization is the best way to achieve the objectives of the regulations, essentially because it is a hidden cost for the industry. It is not a transparent means to finance low-density routes where financial viability is a concern. There are more transparent ways to meet these objectives, perhaps through direct subsidies, transparent redistribution programs, or service commitments under a licensing program. These methods provide entrepreneurs and operators with the flexibility to manage their assets as best they can.

The Chairman: Some academics have told us that cross-subsidization is a blunt tool, and in the case of buses, it amounts to the poor subsidizing the poor. Would you agree with that categorization?

Mr. Downs: We would certainly agree. The bus mode of transportation — whether in urban or rural areas — is used mainly by people with modest means. Essentially, through subsidization, low-income users in urban areas are subsidizing low-income users in rural areas. We think it is indeed inefficient.

The Chairman: Do you have any views on road-pricing? Should we introduce a scheme making it more expensive to use private cars in some applications, and include a price structure that might lower costs for buses?

Mr. Downs: We believe we should make the relative price of busing more interesting and attractive. This could be achieved through deregulation leading to lower fares for bus services. Mind you, by increasing the cost of using a car, you have the same relative price effect, but it would not be the most efficient way to do it. The most efficient way would be to reduce the administrative costs associated with the current web of provincial regulations.

[Translation]

The Chairman: Do you know whether regulation of inter-city bus transportation in one province can have negative impact on another province? Do you have any examples of this?

[Traduction]

La présidente: Pendant nos périples dans les différentes provinces, nos témoins nous ont beaucoup parlé de leurs préoccupations touchant la réglementation. Celle-ci a pour résultat d'empêcher l'interfinancement et de causer la perte de services sur certains trajets. Avez-vous réfléchi à ce problème en vous plaçant dans l'optique des compagnies de transport interurbain par autocar?

M. Downs: À notre avis, l'interfinancement ne constitue pas le meilleur moyen de réaliser les objectifs de la réglementation, surtout parce qu'il s'agit d'un coût caché pour l'industrie. Ce n'est pas non plus un moyen transparent de financer des trajets à faible densité dont la stabilité financière n'est pas établie. Il y a des moyens plus transparents de réaliser de tels objectifs, notamment par l'octroi de subventions directes, des programmes de redistribution transparents ou des engagements en matière de desserte dans le cadre d'un programme d'attribution de permis. De telles méthodes permettent aux entrepreneurs et aux exploitants de jouir de toute la latitude requise pour gérer leurs actifs aussi efficacement que possible.

La présidente: Certains universitaires nous ont dit que l'interfinancement est un outil très mal adapté aux besoins de l'industrie, et qu'en l'occurrence, il a pour résultat de faire en sorte que les pauvres subventionnent les pauvres. Êtes-vous d'accord avec cette analyse?

M. Downs: Oui, tout à fait. Que ce soit en milieu urbain ou rural, le transport interurbain par autocar est surtout utilisé par les gens qui ont des moyens modestes. Ainsi l'interfinancement des activités fait en sorte que les usagers à faible revenu en milieu urbain subventionnent les usagers à faible revenu en milieu rural. Pour nous, c'est un moyen tout à fait inefficace.

La présidente: Que pensez-vous de l'idée de faire payer l'utilisation de certaines routes? Convendrait-il à votre avis d'établir un système de tarification qui ferait en sorte que l'utilisation de véhicules privés coûterait plus cher dans certains cas mais que les exploitants d'autocar paieraient moins cher?

M. Downs: À notre avis, il faut faire en sorte que la tarification des services d'autocar soit plus intéressante pour les consommateurs. Ce serait possible par le biais de la déréglementation, qui ferait baisser les tarifs pratiqués par l'industrie du transport interurbain par autocar. Rappelez-vous, cependant, que si vous augmentez les coûts pour les personnes qui se servent de leur véhicule, l'incidence sur les prix serait à peu près la même, mais ce ne serait pas le moyen le plus efficace d'atteindre cet objectif-là. Ce serait plus efficace de réduire le fardeau administratif associé à la vaste gamme de règlements provinciaux qui existe à l'heure actuelle.

[Français]

La présidente: Savez-vous s'il arrive que la réglementation du transport par autocar dans une province ait des répercussions fâcheuses dans une autre province? Avez-vous des exemples chez vous?

Mr. Downs: There are several examples in our interventions. If we are talking about inter-city or extra-provincial transport for instance, an operator based in Alberta wants to service an Alberta-Ontario route. If we prevent him from stopping and providing service between two Ontario points on the same route, this has a negative effect on equipment use. Intra-provincial regulation is likely to remain under provincial jurisdiction. There is a risk of differences developing. If, however, an operator running between provinces were allowed to service stops along his route, this would generate better use of his fleet and gains in efficiency, which would result in lower ticket prices.

[English]

The Chairman: A number of witnesses have complained to us about the unfair competition VIA Rail presents to buses because of the large subsidy they receive from the federal government. Do you have any views on VIA subsidies?

Mr. Downs: It is very localized as VIA Rail is essentially operating in the Quebec-Windsor corridor, while the bus industry is operating across the country. Of course, there is some competition in the corridor, but not elsewhere.

There are some other social and environmental objectives met through rail transportation. Some may argue that these justify subsidization of rail transportation.

The Chairman: Do you see any way of satisfying the transportation interests of the elderly and the disabled in a bus system serving rural parts of Canada where no service exists today?

Mr. Downs: If we were to allow operators more flexibility under safety regulations in selecting the rolling material used to serve rural and remote areas that would allow services to be provided in some of these regions. For example, maybe a small van would be sufficient to serve a remote area or a small community. You may not need a big coach to serve a rural area.

Our market system works in such a way that if there is a demand someone will fill it, unless restricted by regulation or other means.

The Chairman: In the Atlantic provinces, we heard that people use vans to service rural areas with small localities. We asked the questions in the western provinces, and they want small buses. They would not use vans.

M. Downs: On cible dans certaines de nos interventions plusieurs exemples. Si on parle du transport inter-cité ou extra-provincial, par exemple, un opérateur basé en Alberta veut desservir une route de l'Alberta vers l'Ontario. Si on l'empêche d'arrêter et d'offrir des services entre deux destinations ontariennes sur le même trajet, cela nuit à une utilisation optimale du matériel. La réglementation intra-provinciale risque de demeurer de juridiction provinciale. On risque de voir des différences. Toutefois, si on pouvait permettre à un opérateur entre deux points situés dans deux provinces différentes de prendre des passagers sur ce trajet, cela générerait une meilleure utilisation du matériel roulant et des gains d'efficacité qui se traduiraient par des baisses de tarifs.

[Traduction]

La présidente: Plusieurs témoins se sont plaints de la concurrence déloyale que représente VIA Rail pour les exploitants de services d'autocar en raison de l'importante subvention qu'elle reçoit du gouvernement fédéral. Que pensez-vous des subventions que touche VIA Rail?

M. Downs: La zone de desserte de VIA Rail est très localisée, puisqu'elle est essentiellement présente dans le corridor Québec-Windsor, alors que l'industrie du transport interurbain par autocar est présente d'un bout à l'autre du pays. Bien sûr, la concurrence est présente dans ce corridor-là, mais pas ailleurs.

Rappelons-nous que le transport ferroviaire permet de réaliser d'autres objectifs sociaux et environnementaux. Certains vous diront que ces objectifs justifient qu'on subventionne les transports ferroviaires.

La présidente: À votre avis, y a-t-il moyen de satisfaire les besoins en matière de transport des personnes âgées et des personnes handicapées dans le cadre d'un système de transport interurbain par autocar qui dessert les régions rurales du Canada là où aucun service n'est actuellement offert?

M. Downs: Si les exploitants avaient une plus grande latitude aux termes de la réglementation en matière de sécurité pour choisir le matériel roulant auquel ils ont recours pour desservir les régions rurales et éloignées, il leur serait peut-être possible d'assurer des services dans ces régions-là. Par exemple, une mini-fourgonnette suffirait peut-être pour desservir une région éloignée ou une petite localité. On n'a peut-être pas besoin d'un grand autocar pour desservir une région rurale.

Notre économie de marché est telle que face à une demande, quelqu'un cherchera toujours à y répondre, à moins qu'un règlement ou autre obstacle l'empêche de le faire.

La présidente: Dans les provinces de l'Atlantique, on nous a dit que les gens ont recours à des mini-fourgonnettes pour desservir les petites localités rurales. Nous avons donc posé la question dans les provinces de l'Ouest, où ils nous ont dit qu'ils préfèrent des minibus. Ils n'accepteraient pas d'utiliser des mini-fourgonnettes.

Mr. Downs: It is a question of preferences. Maybe the distances are longer in Western Canada, so they put more emphasis on comfort. Also, average income is higher in Western Canada, so that may have an impact as well.

Senator Comeau: I wish to ensure I understand cross-subsidization. Is the regulation such that, if one wants to have a route from Halifax to Yarmouth, for example, the company needs to pick up passengers along the way in rural areas? Thus, in order to have that route you need to do certain things? Do I understand that correctly?

Mr. Downs: Cross-subsidization can operate in different ways. On a specific route, it could be that the operator has to do specific things. An operator may be licensed to serve between A and B. However, to obtain that licence, the price on the route will be regulated to ensure that it is profitable and can provide additional revenues for service to the C to D route, which is essentially low density and has low financial viability.

Senator Comeau: Are you suggesting that we should no longer have this requirement on the part of the service provider to stop in the low-density areas?

Mr. Downs: Under a licensing program, an operator may get a licence to operate between A and B and they can set the fares that they want — the price would not be regulated. However, at the same time, they would be required to serve the low-density route C to D. This way, the operator would have the flexibility to use different rolling material on the low-density route. So it is a package, it is not only removing prices.

Senator Comeau: There would be more flexibility, however in order to get the profitable route, the operator would be required to make sure that people along that route in the low-density areas are being served.

Mr. Downs: Continue to be served. An alternative would be to provide a direct subsidy. You could say, "You get the licence to serve A to B and we will give you X dollars per passenger for you to serve on route C to D."

Senator Comeau: The problem with a direct subsidy is that governments are notorious in ensuring these are the first areas that are cut when budget time rolls around. The question of direct subsidization would not be very appealing to parliamentarians in general because we are very familiar with this tendency to cut back, especially if the area does not have political clout during a

M. Downs: C'est une question de préférences. Les distances sont peut-être plus longues dans l'ouest du Canada, si bien qu'ils insistent davantage sur l'aspect confort. De plus, le revenu moyen est plus élevé dans l'ouest du Canada, et ce facteur entre peut-être aussi en ligne de compte.

Le sénateur Comeau: Je veux être sûr de bien comprendre le concept de l'interfinancement. La réglementation est-elle structurée de telle façon que si quelqu'un veut assurer un service d'autocars entre Halifax et Yarmouth, par exemple, il est obligé de prendre des passagers tout au long du trajet en milieu rural? Autrement dit, pour avoir le droit de desservir cet itinéraire-là, vous seriez tenu de faire certaines choses? Ai-je bien compris?

M. Downs: L'interfinancement peut donner des résultats différents. Dans le cas d'un trajet précis, il permettra peut-être à l'exploitant de faire certaines choses. Un exploitant peut être autorisé à assurer un service d'autocars entre A et B. Seulement, pour obtenir son permis, il devra ajuster les tarifs prévus pour ce parcours-là pour s'assurer qu'il est rentable et que les revenus qu'il génère seront suffisants pour lui permettre d'assurer le service sur un autre parcours, qui est essentiellement à faible densité et peu viable sur le plan financier.

Le sénateur Comeau: Êtes-vous d'avis qu'il ne convient plus d'exiger de la part de l'exploitant qu'il s'arrête aux localités ou zones à faible densité?

M. Downs: Aux termes d'un programme de délivrance de permis, un exploitant peut se faire attribuer un permis pour exploiter un service d'autocars entre A et B et c'est lui qui décidera du tarif qu'il veut appliquer; disons que le tarif ne sera aucunement réglementé. Cependant, il serait tenu de desservir également un autre parcours à faible densité. De cette façon, l'exploitant aurait la latitude requise pour recourir à un autre type de matériel roulant pour ce trajet à faible densité. On parle donc d'une série de conditions, et pas seulement de l'élimination des contraintes en matière de tarification.

Le sénateur Comeau: L'exploitant aurait donc plus de latitude, mais pour avoir le droit d'exploiter un parcours très rentable, il serait tenu de desservir les localités à faible densité qui se trouvent le long de ce trajet.

M. Downs: Oui, de continuer à desservir ces localités-là. L'autre possibilité serait de lui verser une subvention directe. On pourrait lui dire, par exemple: «On vous accorde ce permis pour exploiter un service d'autocars entre A et B et nous vous donnons aussi tel tarif par passager pour assurer le service entre C et D.»

Le sénateur Comeau: Mais la méthode des subventions directes risque de poser problème parce qu'il est bien connu que ces services-là sont les premiers à être coupés par les gouvernements lorsqu'ils préparent leurs budgets. À mon avis, les parlementaires ne seront sans doute pas très favorables à l'idée de verser des subventions directes parce que nous sommes très bien placés pour

certain period of time. We would need to be very careful if we were to consider direct subsidization, would we not?

Mr. Downs: There are two ways. You could have a legislated long-term commitment by providing this subsidy for the next five or 10 years. As economists, we like the transparency of direct subsidies because it is obvious to everyone how the service is subsidized. It could be a disadvantage for some, but transparency is a key component of such a scheme.

Senator Comeau: I noted that you made some comparisons with the United Kingdom and the United States. These are two areas that really do not compare with Canada where we now have very little rail service other than Windsor-Montreal corridor. The distances for travel in Canada are tremendous — even in the Maritimes and the West is even worse. The U.K. does not compare at all to Canada from that vantage point. The U.S., which has a much more extensive rail service, also does not compare to Canada.

Have you looked at countries with similar kinds of geography and distance problems as well as a small population to see if their experience would provide us with some guidance?

Mr. Downs: At first glance there are not many countries that compare to Canada in this particular regard. Maybe Mr. Monteiro has knowledge of this because he has been reviewing this issue.

Mr. Joseph Monteiro, Economist, Competition Policy Branch, Competition Bureau: We have not made specific comparisons with other countries. When these countries did deregulate, this was the effect. You can make a direct comparison on whether their data is similar to our data, but we have not taken that into consideration — nor would we suggest that.

Senator Comeau: I am uncomfortable knowing that we are trying to extrapolate information from the U.K. and the U.S. and compare them with the reality in Canada.

Mr. Monteiro: What you say is correct. However, it is like other industries where we deregulated, although it is up to you to decide whether you can exactly compare it to busing or not. We suggest that these are the likely outcomes. If you take, for instance, industries such as natural gas, the airways, the railways or electricity and suggest what may be likely outcomes. We are

savoir que ce sont ces services-là qui ont tendance à être supprimés, notamment si la région concernée jouit à ce moment-là de peu d'influence politique. Il faudrait donc faire très attention si l'on envisageait d'opter pour des subventions directes, n'est-ce pas?

M. Downs: Il y a deux solutions possibles. Vous pourriez prévoir un engagement à long terme dans la loi, c'est-à-dire que les subventions seraient versées pendant cinq ou 10 ans. En tant qu'économistes, nous avons une nette préférence pour les subventions directes, parce qu'elles sont tout à fait transparentes et il est donc clair pour tout le monde de quelle façon le service est subventionné. Cela pourrait présenter un inconvénient pour certains, mais la transparence est certainement une caractéristique clé de cette méthode.

Le sénateur Comeau: J'ai remarqué que vous compariez le Canada aux États-Unis et au Royaume-Uni. Mais à mon avis, on peut difficilement établir de comparaisons avec ces deux pays, puisque nous disposons à présente de services ferroviaires très limités, à part dans le corridor Windsor-Montréal. De plus, les trajets au Canada sont beaucoup plus importants, même dans les provinces maritimes, et encore davantage dans l'ouest du pays. Donc, sur ce plan, il est à peu près impossible d'établir de comparaisons valables entre le Royaume-Uni et le Canada. Même la situation aux États-Unis, où il existe des services ferroviaires beaucoup plus étendus, n'est guère comparable à celle du Canada.

Avez-vous examiné la situation dans des pays ayant un profil géographique semblable, des problèmes de distance et une faible population comme nous au Canada, pour voir s'il serait possible de s'inspirer de leurs expériences?

M. Downs: À prime abord, il semble que peu de pays soient comparables au Canada sur ce plan-là. Peut-être que M. Monteiro pourrait vous en dire plus, étant donné qu'il examine actuellement la question.

M. Joseph Monteiro, économiste, Direction de la politique de la concurrence, Bureau de la concurrence: Nous n'avons pas cherché à établir des comparaisons spécifiques avec d'autres pays. Quand les pays mentionnés ont procédé à la déréglementation de ces services, les effets observés étaient ceux que nous vous avons décrits. On peut faire une comparaison directe entre leurs données et les nôtres, pour voir dans quelle mesure elles sont semblables, mais le fait est que nous n'avons pas tenu compte de ces autres éléments et nous ne prétendons pas l'avoir fait non plus.

Le sénateur Comeau: Disons que je trouve préoccupant que nous cherchions à faire des extrapolations à partir de données venant du Royaume-Uni et des États-Unis et à comparer leur situation avec la réalité canadienne.

M. Monteiro: Vous avez raison. C'est d'ailleurs le cas de tous les autres secteurs d'activités qui ont fait l'objet de déréglementation; c'est à vous de voir si les comparaisons sont valables ou non dans le cas du secteur du transport interurbain par autocar. À notre avis, ce sont les résultats les plus probables. Si vous prenez l'exemple d'industries comme celles du gaz naturel,

not suggesting there is a one-to-one relationship between the busing industry and another mode of transportation.

Senator Comeau: However, the positive benefits that you have mentioned occurred in those countries might not result in Canada. I am just suggesting the realities. This is something we will have to take into account, Madam Chair, in how we approach our recommendations.

Mr. Downs: The experience with deregulation elsewhere has led to lower fares and better choices for consumers, and that is as far as the busing industry is concerned in other countries. In Canada, we have had deregulation in several other industries, which also led to better allocation of resources, lower fares and better choices for consumers.

There is no absolute guarantee that deregulation will lead to lower fares and better choices for consumers. However, our experience tells us that it has been the case in other countries and in other modes of transportation and in other industries. We are not the only ones essentially sharing that view.

Senator Comeau: I am just concerned about the impact that services leaving the rural areas of Canada would have. For example, when rail left Nova Scotia for all practical purposes other than Cape Breton, it had a negative impact — not only on the communities but also on economic activity and on the population. When airlines reduced their services dramatically in some of these areas, it had a major impact — so much so that many of these communities now have negative population growth.

While it can have positive impacts on places like Halifax, there will be repercussions for areas outside Halifax. As we have a small Canadian population, we need to consider whether we want to empty the more rural areas.

Canada has traditionally been very mindful of its rural areas. Now it seems that we are emptying many of these areas. The question is: do we want to do this?

Mr. Downs: That is a wider question that is related to subsidies of different industries in rural areas or remote areas and that is related to the transfer system. I understand this has been a huge philosophical question for the government for decades and will continue to be. As economists, we have some views on these particular issues.

du transport aérien, du transport ferroviaire ou de l'électricité, il est possible en regardant les données de déduire les résultats les plus probables. Par contre, nous ne prétendons pas qu'il y ait de corrélation directe entre le secteur du transport interurbain par autocar et un autre secteur de transport.

Le sénateur Comeau: Oui, mais les avantages dont vous avez parlé en décrivant la situation dans ces autres pays pourraient ne pas se concrétiser au Canada. Je vous dis simplement qu'il faut s'en tenir à la réalité. D'ailleurs, madame la présidente, il faudra en tenir compte en formulant nos recommandations.

M. Downs: Ailleurs la déréglementation a eu pour résultat de faire baisser les tarifs et d'améliorer la gamme de choix pour les consommateurs, et là je vous parle strictement du secteur du transport interurbain par autocar dans ces autres pays. Au Canada, plusieurs autres industries ont été déréglementées, ce qui a également donné lieu à une meilleure répartition des ressources, des tarifs inférieurs et une plus vaste gamme de choix pour les consommateurs.

Il n'y a pas de garantie absolue que la déréglementation conduira nécessairement à une baisse des tarifs et de meilleurs choix pour les consommateurs. Seulement, d'après notre expérience, tel a été le cas dans d'autres pays lorsque d'autres moyens de transport ou secteurs d'activités étaient concernés. Donc, nous ne sommes pas les seuls à être de cet avis.

Le sénateur Comeau: Je m'inquiète simplement de l'effet éventuel de la suppression de services de transport sur les régions rurales du Canada. Par exemple, quand le service ferroviaire a été pour ainsi dire éliminé en Nouvelle-Écosse, sauf au Cap-Breton, les conséquences ont été fort négatives — pas seulement pour les collectivités, mais pour l'activité économique en général et la population. Lorsque les compagnies aériennes ont sensiblement réduit leurs services dans certaines de ces régions, cela a eu un impact très important — à un point tel que certaines de ces collectivités enregistrent à présent une croissance démographique négative.

Cela pourrait être avantageux pour des villes comme Halifax, mais en dehors de Halifax, les répercussions risquent d'être négatives. Comme nous avons une faible population au Canada, nous devons nous demander si nous souhaitons vraiment courir le risque de vider les régions rurales du Canada.

Par le passé, le Canada a toujours été très sensible aux besoins des gens vivant en milieu rural. Maintenant on dirait que ces régions du pays se vident petit à petit. Il s'agit donc de savoir si nous voulons vraiment que cela se produise.

M. Downs: Vous soulevez là une question plus large concernant le subventionnement de différents secteurs d'activités dans les régions rurales ou éloignées qui est directement lié au système de transferts. Je sais que depuis fort longtemps, cette question suscite de grands débats philosophiques au sein du gouvernement et que cela risque d'être le cas pendant encore longtemps. En tant qu'économistes, nous avons une opinion sur ces questions-là.

Senator Callbeck: Thank you for sharing your expertise with us. Has the Competition Bureau done any studies on the busing industry that you feel this committee should be aware of?

Mr. Downs: We have not made specific studies. We have reviewed other people's work on the issue and we have made policy submissions to different government institutions in support of deregulation over the past couple of years. Annex 1 of our submission is the part of our submission to the Canada Transportation Act Review Panel dealing with the bus industry.

We have had a long-term interest in this industry because we had to investigate several complaints in the industry in the 1980s and we have reviewed several mergers. As you know, Laidlaw has become a major player in the industry, and each time the bureau has had to assess the merger and provide a decision. We are relatively familiar with the industry, without wanting to appear as experts on busing.

Senator Callbeck: In your opening comment, you said there are better ways to achieve advantages of cross-subsidization. You mentioned direct subsidies, which Senator Comeau has talked about, or service commitments. By "service commitments," do you mean there would be a subsidy there again? Do you mean that if there were a commitment to do that route for 10 years then the government would provide a subsidy?

Mr. Downs: One form of service commitment could be part of a licensing program whereby an operator is granted route A to B for a period of 10 years under the condition that he maintain service to route C to D. That is similar to the undertakings of Air Canada in 1999, when the industry was restructured. It would be an undertaking by a firm to maintain services in a remote area. It could be temporary. It could be longer term.

Senator Callbeck: When the provincial regulatory board restricts competition by controlling entry, must they have an exemption from the Competition Act?

Mr. Downs: No. That falls under the category called "regulated conduct defence." Any behaviour or activity that is sanctioned by a law of Parliament cannot be deemed anti-competitive under the act. If a law of Parliament permits it, it cannot be anti-competitive.

Le sénateur Callbeck: Merci de partager votre expertise avec le comité. Le Bureau de la concurrence a-t-il mené des études sur le secteur du transport interurbain par autocar dont le comité devrait prendre connaissance à votre avis?

M. Downs: Non, nous n'avons pas étudié spécifiquement ce secteur. Au cours des dernières années, nous avons examiné les études menées par d'autres et élaboré des recommandations, que nous avons soumises à diverses institutions gouvernementales, en faveur de la déréglementation. L'annexe 1 de notre document présente le texte du mémoire que nous avons déposé devant le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada au sujet de l'industrie du transport interurbain par autocar.

Nous nous intéressons depuis fort longtemps à ce secteur d'activités étant donné que nous avons dû faire enquête à la suite de plusieurs plaintes touchant l'industrie déposées pendant les années 80, et nous avons aussi examiné plusieurs propositions de fusion. Comme vous le savez, Laidlaw est à présent un acteur très important dans ce secteur, et à chaque fois, le Bureau a été appelé à évaluer les conséquences de la fusion et à prendre une décision. Par conséquent, nous connaissons assez bien la situation de ce secteur, sans non plus vouloir passer pour des experts sur l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Callbeck: Dans vos remarques liminaires, vous avez dit qu'il y a de meilleurs moyens de réaliser les avantages de l'interfinancement. Vous avez mentionné la possibilité de subventions directes, dont vous parlait le sénateur Comeau tout à l'heure, ou d'engagements en matière de desserte. Quand vous parlez d'«engagements en matière de desserte», voulez-vous dire par là que les exploitants auraient droit à une subvention encore une fois? Est-ce que cela signifie que si l'exploitant prenait l'engagement d'assurer le service sur tel parcours pendant 10 ans, le gouvernement lui verserait une subvention?

M. Downs: S'agissant d'engagement en matière de desserte, il serait possible, dans le cadre d'un programme d'attributions de permis, qu'un exploitant détienne le droit d'exploiter un parcours d'autocars entre A et B pendant 10 ans à condition qu'il continue d'offrir le service entre C et D. Ce serait semblable aux engagements pris par Air Canada en 1999, au moment de la restructuration du secteur du transport aérien. Autrement dit, l'entreprise s'engagerait à maintenir les services dans une région éloignée. Il pourrait s'agir d'un engagement temporaire ou à plus long terme.

Le sénateur Callbeck: Lorsque l'office de réglementation provinciale limite la concurrence en contrôlant l'accès à son marché, doit-il obtenir une dérogation à la Loi sur la concurrence?

M. Downs: Non. Cela tombe dans la catégorie du «recours à un moyen de défense fondé sur des actes réglementés». Autrement dit, tout comportement ou toute activité autorisé par une loi du Parlement ne peut être jugé anticoncurrentiel aux termes d'une loi. Si une loi du Parlement le permet, cela ne peut être considéré anticoncurrentiel.

In your example, activities by a provincial board would fall under the regulated conduct defence category. Am I correct Mr. Allen?

Mr. Gwill Allen, Senior Economist and Strategic Policy Advisor, Competition Policy Branch, Competition Bureau: That is right.

Mr. Monteiro: This has not prevented us from investigating situations that are approved by other boards. For instance, there was a case where the Canadian Transport Agency approved a merger. We investigated the matter and sent it to the Competition Tribunal. It does not prevent us from exercising our power.

When these boards give a licence, it is generally given under their own act. They have conditions. Some are under the public convenience and necessity conditions sometimes. Sometimes competition is considered under that definition; and sometimes it is not.

Generally, when the board wants to grant a licence, it wants to identify your customers, and where you will get your business. That is one of the basic considerations of board. How will it affect other bus services? In a sense, the board considers competition, but it does not make it the major objective in considering the application.

Senator Callbeck: They do not need an exemption then under the act?

Mr. Downs: Essentially, there is a statutory exemption.

Senator Callbeck: Senator Comeau talked about rural areas. Certainly, that is something that concerns me a great deal too, being from a rural area.

You feel that the bus industry should be deregulated. In fact, you say that there is no rationale for continuing regulation. Like Senator Comeau, I am concerned about what will happen to rural areas if that were to occur. We know what has happened in the United Kingdom and the States. You have indicated that in the United Kingdom the majority of people benefited from deregulation on the long routes, but I took that to mean that the rural areas did not benefit.

If deregulation does come about, is there anything under the Competition Act to protect the public interest in the rural areas?

Mr. Downs: Yes. Deregulation could be done progressively. One of the major problems with bus regulations is that they are patchwork; they vary from one province to another.

Dans votre exemple, les activités menées par un office provincial tomberaient dans la catégorie des «moyens de défense fondés sur des actes réglementés». C'est bien ça, monsieur Allen?

M. Gwill Allen, économiste principal et conseiller en politique stratégique, Direction de la politique de la concurrence, Bureau de la concurrence: C'est exact.

M. Monteiro: Cela ne nous a pas empêchés de faire enquête sur des situations qui ont été avalisées par d'autres offices. Par exemple, nous avons été saisis d'une affaire où l'Office national des transports avait approuvé une fusion. Après avoir fait enquête, nous avons soumis le dossier au Tribunal de la concurrence. Cela ne nous empêche pas d'exercer nos pouvoirs.

Quand ces offices décident d'accorder un permis, ils le font généralement aux termes de leurs propres lois. Il y a des conditions à remplir. Certaines d'entre elles sont prévues dans les dispositions de commodité et de nécessité publiques. Parfois la concurrence est examinée dans le contexte de cette définition-là, et parfois non.

En règle générale, lorsqu'un office veut attribuer un permis, il tient d'abord à savoir qui sont vos clients et combien vous en savez. C'est une considération fondamentale pour le conseil. On doit aussi se demander quel pourrait être l'impact sur d'autres services de transport interurbain par autocar. Ainsi le Bureau tient compte de la question de la concurrence, mais n'en fait pas le principal facteur en examinant une demande.

Le sénateur Callbeck: Donc, ils n'ont pas besoin d'une dérogation aux termes de la loi?

M. Downs: Aux termes de la loi, ils bénéficient déjà d'une dérogation.

Le sénateur Callbeck: Le sénateur Comeau vous a posé des questions au sujet du milieu rural. Comme je suis, moi, aussi, d'un milieu rural, je dois dire que cette question m'inquiète beaucoup.

À votre avis, il convient de procéder à la déréglementation de l'industrie du transport interurbain par autocar. En fait, vous avez dit que rien ne justifierait qu'on continue de réglementer ce secteur d'activités. Comme le sénateur Comeau, je m'inquiète de ce qui pourrait se produire en milieu rural si la déréglementation devait se réaliser. Nous savons très bien ce qui est arrivé au Royaume-Uni et aux États-Unis. D'après vous, au Royaume-Uni, la grande majorité des gens ont profité de la déréglementation du moment qu'il s'agissait de longs trajets, mais pour moi, cela voulait dire qu'ils n'en ont pas profité en milieu rural.

Si la déréglementation se concrétise, y a-t-il moyen aux termes de la Loi sur la concurrence de protéger les intérêts de la population vivant en milieu rural?

M. Downs: Oui. La déréglementation pourrait se faire de façon progressive. L'une des grandes difficultés que posent les règlements touchant le transport interurbain par autocar, c'est qu'ils ne sont pas uniformes; ils varient d'une province à l'autre.

A first very important step would be to harmonize to the lowest common denominator because there are some important administrative costs and important disincentives provided by the diversity of existing provincial regulations in the busing industry. That is the first part of your question.

There are several provisions in the act dealing with abuse of dominance in the market. In the busing industry, it can be prevalent — you have one operator on one specific route. There are provisions under the act to ensure that the operator does not abuse its dominant position in the market.

Senator Callbeck: Give me some examples of what that abuse might be. Are we talking price?

Mr. Downs: It could be prices and/or services.

Senator Comeau: Hours of service?

Mr. Downs: It would mostly be prices, I would say. If we were to get a complaint, we would look into it. If there is a basis to the complaint, the bureau could investigate further and undertake judicial proceedings.

Senator Callbeck: That complaint could come from an individual in a rural area?

Mr. Downs: It could come from an individual. It could come from a competitor or potential competitor.

Senator Callbeck: You would investigate?

Mr. Downs: We would investigate.

Senator Jaffer: I will follow along Senator Callbeck's questions. You opened with a statement that intercity buses do not prosper under regulation and then you set out the advantages of deregulation.

Several of the stakeholders have come before us and have said that the Canadian airline industry has not benefited from deregulation. How would you respond to that?

Mr. Downs: The experience with the airline industry until 1999 was extremely powerful in demonstrating the benefits of deregulation. We signed a air transportation services agreement with the United States that has led to a better allocation of resources and much lower fares.

Canada is different to a certain extent if you look at the progression of fares in the airline industry. However, take the rail industry as an example of the benefits that can be generated by deregulation.

There are other factors. Deregulation was important in the airline industry, but there were several other important factors that led to the current situation.

Dans un premier temps, il conviendrait donc d'harmoniser les règlements en nivelant par le bas, étant donné que la grande diversité de règlements provinciaux dans ce secteur entraîne des dépenses administratives considérables sans parler de l'effet de dissuasion qu'ils peuvent avoir. Voilà donc la réponse à la première partie de votre question.

Par ailleurs, plusieurs dispositions de la Loi traitent de la question de l'abus de position dominante. Dans le secteur du transport interurbain par autocar, cela se produit fréquemment — c'est-à-dire qu'il peut y avoir un seul exploitant pour tel parcours. Or, certaines dispositions de la Loi garantissent que l'exploitant ne pourra abuser de sa position commerciale dominante dans le marché en question.

Le sénateur Callbeck: Donnez-moi des exemples de ce genre d'abus. Est-ce qu'on parle surtout des tarifs?

M. Downs: Il pourrait s'agir de tarifs ou de services.

Le sénateur Comeau: D'heures de service?

M. Downs: Ce serait surtout au niveau des prix, à mon avis. Si nous recevions une plainte, nous ferions enquête. Si la plainte nous semblait fondée, le Bureau pourrait poursuivre son enquête et tenter des poursuites.

Le sénateur Callbeck: Et cette plainte pourrait être déposée par un particulier vivant en milieu rural?

M. Downs: Oui, tout à fait. Un concurrent ou un concurrent potentiel pourrait également porter plainte.

Le sénateur Callbeck: Et vous feriez enquête?

M. Downs: Oui, nous ferions enquête.

Le sénateur Jaffer: Mes questions font suite à celles du sénateur Callbeck. Dans vos remarques liminaires, vous avez dit que le secteur du transport interurbain par autocar ne prospère pas sous le régime de réglementation actuel et ensuite vous avez décrit les avantages de la déréglementation.

Plusieurs intervenants clés qui ont comparu devant le comité nous ont affirmé que la déréglementation n'a pas été avantageuse pour le secteur du transport aérien au Canada. Qu'en pensez-vous?

M. Downs: Jusqu'en 1999, l'expérience du secteur du transport aérien démontrait de façon très convaincante les avantages de la déréglementation. Nous avons conclu avec les États-Unis une entente sur les services de transport aérien qui a donné lieu à une meilleure répartition des ressources et à des tarifs bien inférieurs.

La situation au Canada est différente dans une certaine mesure au niveau de la progression des tarifs dans le secteur du transport aérien. Mais le secteur du transport ferroviaire correspond à un bon exemple des avantages qui peuvent découler de la déréglementation.

Il y a d'autres facteurs aussi. La déréglementation était certainement un facteur important dans l'industrie du transport aérien, mais d'autres facteurs importants ont également été à l'origine de la situation actuelle.

Senator Jaffer: I see busing or airlines more on the social side because they must reach more people. If not commercially viable, trucks do not have to go into rural areas. The trucking industry is a little different than buses or airlines where people need transportation. That is why the concern is with deregulation. People who really need the transportation will not get it.

Could you respond any further to that?

Mr. Downs: We are saying that deregulation is not the only way to achieve these social objectives. We would also support more methods that are more transparent such as direct subsidies, service commitments or redistribution programs. These would show consumers the cost of maintaining these services. It is very important to see how much it costs to provide a specific service.

Senator Callbeck: I have a question on bus depots. You mentioned in your opening comments something to the effect that costs are not significant. Perhaps I misheard?

If we go to deregulation, the existing bus operators that have the terminals now will have a great advantage over new people getting into the business because it is costly to get these terminals into places where the public wants them. Many cities will not want them because of zoning regulations and traffic jams and so on.

Do you see that as a big advantage to the existing bus owners?

Mr. Downs: It could be. Under deregulation, current terminal owners could abuse their dominant position by charging operators an arm and a leg to access the terminals. However, as part of deregulation, you should have measures to ensure that easy access is provided to the terminals; otherwise, you would create barriers to entry. If you want competition, you must minimize these barriers to entry.

Senator Callbeck: Are you saying that the existing bus owner could charge these operators for using his terminal? What if he denies access to his terminal?

Mr. Downs: That already happens in other sectors. In the rail industry, for example, you can appeal to the Canadian Transportation Agency. You could regulate some access provisions to these terminals, and then you could have an

Le sénateur Jaffer: Pour moi, les secteurs du transport aérien ou interurbain par autocar ont en quelque sorte une mission spéciale, puisqu'ils doivent desservir un public plus important. Si certains parcours ne sont pas financièrement viables, par exemple, les compagnies de camionnage ne sont pas obligées à ce moment-là d'être présentes en milieu rural. L'industrie du camionnage est donc un peu différente de celles du transport aérien ou interurbain par autocar, en ce sens que les gens ont besoin de services de transport. Voilà pourquoi la déréglementation suscite des préoccupations. Les personnes qui ont vraiment besoin de services de transport risquent de ne plus en avoir.

Avez-vous d'autres observations à faire sur ce point?

M. Downs: À notre avis, la déréglementation n'est pas la seule solution à envisager pour atteindre ces objectifs. Nous préconisons d'autres méthodes aussi, qui sont plus transparentes, telles que les subventions directes, les engagements en matière de desserte ou les programmes de redistribution. Ces méthodes ont l'avantage de permettre aux consommateurs de savoir combien coûte le maintien de ces services. Il est très important que les consommateurs connaissent le coût réel d'un service donné.

Le sénateur Callbeck: J'ai une question au sujet des gares routières. Vous avez dit dans vos remarques liminaires, me semble-t-il, que les coûts qui s'y rattachent ne sont pas très élevés. Peut-être vous ai-je mal compris?

Si nous optons pour la déréglementation, les exploitants actuels de services d'autocar qui sont propriétaires de gares routières auront un avantage considérable par rapport à d'autres exploitants qui entrent sur le marché parce que cela coûtera cher de construire de nouvelles gares routières là où le public en a besoin. Beaucoup de villes n'en voudront pas à cause des règlements de zonage, la possibilité d'embouteillages, etc.

Selon vous, cela pourrait-il constituer un avantage considérable pour les propriétaires actuels de compagnies de transport interurbain par autocar.

M. Downs: Ça pourrait l'être. Dans un marché déréglementé, les propriétaires actuels de gares routières pourraient abuser de leur position dominante en imposant des frais exorbitants aux exploitants pour l'accès aux gares routières. Cependant, dans le cadre de la déréglementation, il conviendrait de prendre des mesures pour garantir l'accès facile aux gares routières; sinon on risquerait d'ériger des obstacles à l'entrée sur le marché d'autres entrepreneurs. Pour favoriser la concurrence, il faut minimiser les obstacles à l'entrée sur le marché.

Le sénateur Callbeck: Donc, d'après vous, les propriétaires actuels pourraient imposer des frais aux exploitants pour l'utilisation de leurs gares. Qu'arriverait-il si un propriétaire refusait l'accès à sa gare?

M. Downs: C'est déjà le cas dans d'autres secteurs. Dans l'industrie du transport ferroviaire, par exemple, vous avez la possibilité d'interjeter appel auprès de l'Office des transports du Canada. Vous pourriez donc prévoir par voie réglementaire un

appeal mechanism to the CTA, for example, to prevent abuse on the part of the owners of the terminals.

Senator Callbeck: Are you saying that if I own a terminal and another bus owner comes into the business if it were deregulated, it is possible that I would have to give that bus owner access to my terminal?

Mr. Downs: Yes, through regulation you can achieve it.

Mr. Allen: It is not dissimilar to what happened in the airline industry with gates and slots in Toronto, where the airport is "slot constrained." Air Canada had to give up some slots to allow other airlines to enter the market. It is similar.

Senator Callbeck: It seems to me airports are different from bus terminals. If I own that bus terminal, I own it 100 per cent, but I can be forced to give another bus owner access?

Mr. Downs: If you look at the terminal, for example, it is like an airport or a rail station. It is what we would call "an essential facility." You need this infrastructure to operate. However, with these, fixed costs are relatively high, so you need to generate economies of scale. Therefore, you need to support a higher usage of these terminals. For example, you could make access to the terminal by other operators a condition of the licence of the owner. You could say, "We will give you your licence from A to B and B to C under the condition that you allow access to your terminal at point A and point B." It is not a question of saying free access. It has to be at an acceptable cost that will allow the operator to upkeep the terminal and provide adequate compensation for the users of the terminal. However, there are different ways and mechanisms to ensure that access is provided to potential competitors.

The Chairman: If the government were to decide to deregulate intercity buses, would you see the need for some sort of intermediate step, such as the reverse onus test for entry as was done for trucking in the 1990s?

Mr. Downs: That is one way to ensure that services are maintained to the benefit of Canadians. It would ensure that you have to prove that it is in the public interest to do something. That is one test that could be implemented.

Senator Kinsella: In your vision of a deregulated international bus transport system, will cabotage apply within Canada? For example, would private buses coming in from New England into

certain accès aux gares, ainsi qu'une procédure d'appel auprès de l'OTC, par exemple, pour prévenir la possibilité d'abus de la part des propriétaires de gares.

Le sénateur Callbeck: À ce moment-là, si je suis propriétaire d'une gare routière et un autre propriétaire de compagnie décide d'exploiter un service d'autocars dans un marché déréglementé, il est possible que je sois obligée de garantir à ce propriétaire l'accès à ma gare routière. C'est bien ça?

M. Downs: Oui, ce serait possible par voie réglementaire.

M. Allen: C'est un peu ce qui s'est passé dans l'industrie du transport aérien, notamment à Toronto, où l'aéroport n'a qu'un certain nombre de créneaux. Air Canada a donc dû abandonner certains créneaux pour permettre à d'autres compagnies aériennes d'entrer sur le marché. La situation que vous évoquez ici est semblable.

Le sénateur Callbeck: Pourtant les aéroports, me semble-t-il, constituent un cas un peu différent par rapport aux gares routières. Si je suis propriétaire à part entière d'une gare routière, on pourrait donc me forcer à garantir l'accès à cette gare à un autre propriétaire de service d'autocars?

M. Downs: Une gare routière, c'est comme un aéroport ou gare ferroviaire. C'est ce qu'on pourrait appeler une installation essentielle. Vous avez besoin de ces infrastructures pour assurer les services de transport concernés. Mais les coûts fixes d'installations de ce genre sont relativement élevés et il faut donc être à même de réaliser des économies d'échelle, qui passent nécessairement par une garantie d'utilisation plus intensive de ces gares. Par exemple, il serait possible d'imposer au propriétaire de la gare, comme condition de licence, l'accès garanti aux gares par les autres exploitants. Vous lui diriez: «On vous accorde une licence pour exploiter les parcours entre A et B et B et C à la condition expresse que vous permettiez aux autres exploitants d'avoir accès à votre gare aux points A et B.» Il ne s'agit pas de leur accorder l'accès gratuit à la gare du propriétaire. Il faut que les frais exigés soient suffisants pour permettre au propriétaire de la gare d'entretenir cette dernière et lui assurer une rémunération acceptable de la part des utilisateurs. Cependant, il y a différentes façons de garantir l'accès aux concurrents potentiels.

La présidente: Si le gouvernement décidait de procéder à la déréglementation du secteur du transport interurbain par autocar, à votre avis, conviendrait-il de prévoir une sorte de mesure intermédiaire — par exemple, l'application du critère de l'inversion de la charge de la preuve pour l'entrée sur le marché, comme ce fut le cas pour l'industrie du camionnage dans les années 90?

M. Downs: Ce serait une façon de s'assurer que les services sont maintenus dans l'intérêt des Canadiens. Ainsi un exploitant serait tenu de prouver que ce qu'il veut faire est bien dans l'intérêt du public. Voilà donc l'un des critères qui pourraient s'appliquer.

Le sénateur Kinsella: Selon votre vision d'un secteur du transport interurbain international par autocar déréglementé, le cabotage serait-il autorisé au Canada? Par exemple, les autocars

the Maritimes be able to pick up passengers at, for example, St. Stephen and take them to Saint John?

Mr. Downs: We do not allow it in the rail, air or trucking industry. I would be extremely surprised if the government were to allow cabotage in the busing industry. My personal view is you keep these things as bargaining chips when you negotiate trade agreements with your trade partners. Unless there are some very strong economic arguments in favour of it, for example, if there were no busing operators in Canada, then instead of having to provide heavy subsidies to create the industry, maybe foreigners could be allowed in your market. However, that is rarely done, and it is not done in the other transportation modes.

Mr. Monteiro: In the shipping area, for instance, if you do not have a licence and there are no Canadian carriers to satisfy a service, some of these foreign shipping companies can go apply to the agency for a licence. The agency will consider the matter and may give a licence, but these are very small percentages — roughly about 2 per cent of all licences provided.

Mr. Downs: They are temporary licences as well. It can be done under specific circumstances, but not as a general rule.

Senator Oliver: Your recommendations do not surprise me, but they are of interest to me because you are strongly in favour of deregulation. You say that it might do something to stem the lack of ridership, and there will be more competition and so on.

I am concerned that in a deregulated system, many rural parts of Canada would not have service because in a deregulated system, people will go where they can get bang for the buck or the greatest dollar.

As a Competition Bureau, would you not need some form of regulation to ensure that all Canadians had access in your deregulated system?

Mr. Downs: There are no guarantees that services will disappear in rural areas. Some would argue that services would vanish from these low-density routes. However, you could provide operators with enough flexibility and possibly other transparent ways to ensure that these social objectives of regulations are met. For example, direct subsidies, service commitments or redistribution programs could provide the

privés arrivant dans les provinces maritimes depuis la Nouvelle-Angleterre, par exemple, auraient-ils le droit de prendre des passagers à St. Stephen, mettons, et d'emmener ces passagers jusqu'à Saint John?

M. Downs: Ce n'est pas autorisé dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien ou routier; donc, je trouverais très surprenant que le gouvernement décide d'autoriser le cabotage dans l'industrie du transport interurbain par autocar. Mon opinion personnelle à cet égard est qu'il est préférable de conserver ces avantages potentiels qui pourraient servir de monnaie d'échange dans le cadre de négociations avec nos partenaires commerciaux. À moins d'avoir de très bonnes raisons économiques d'accorder ce droit — par exemple, s'il n'y avait pas d'exploitants de services d'autocars au Canada — au lieu d'avoir à donner des subventions très importantes pour créer une industrie au Canada, on pourrait envisager d'autoriser l'accès à notre marché par des exploitants étrangers. Il convient de souligner, toutefois, que ce genre de droit est rarement accordé, et ne l'a jamais été dans d'autres secteurs de transport.

M. Monteiro: Dans le secteur du transport maritime, par exemple, si vous n'avez pas de licence et qu'aucun autre transporteur canadien n'est en mesure d'assurer le service concerné, à titre de compagnie de transport étrangère, vous pouvez présenter une demande de licence à l'Office. Ce dernier se penchera sur la demande et pourrait décider d'accorder une licence, mais cela se produit dans de très rares cas — à mon avis, cela représente seulement 2 p. 100 de toutes les licences qui sont délivrées.

M. Downs: Il y a aussi la possibilité de délivrer des licences provisoires. Ce genre de licence peut être attribuée dans des conditions bien précises, mais ce n'est pas une pratique généralisée.

Le sénateur Oliver: Vos recommandations ne me surprennent pas, mais elles m'intéressent parce que vous préconisez vivement la déréglementation. D'après vous, cela permettrait de stopper l'amenuisement de la clientèle et de favoriser la concurrence.

Ce qui m'inquiète, personnellement, c'est que la déréglementation ait pour conséquence de priver bon nombre de citoyens vivant en milieu rural de services de transport, étant donné que les exploitants voudront offrir des services là où leurs services seront les plus rentables où ils pourront récolter les meilleurs bénéfices.

En tant que responsables du Bureau de la concurrence, ne vous faudrait-il pas un règlement quelconque pour garantir l'accès à tous les Canadiens dans un environnement déréglementé?

M. Downs: Il n'y a pas de raison de supposer que les services en milieu rural disparaîtraient. Certains prétendent que des services de transport visant les parcours à faible densité seraient supprimés. Cependant, vous pourriez toujours donner une certaine latitude aux exploitants et prévoir d'autres mécanismes transparents, en vue de faciliter l'atteinte des objectifs sociaux de la réglementation. Par exemple, des subventions directes, des

incentive to operators to keep services on these routes. There are other means.

There are no guarantees that services will disappear, especially if you provide some kind of financial support to maintain them. In a deregulated environment, operators can benefit from more flexibility. I am sure you have heard that before. If you provide the flexibility to operators to use different rolling material so they can provide services in rural areas or on low-density routes, then there is no guarantee that these services will disappear.

Under deregulation, we may see new forms of services. We could see some franchising arrangements or development of other means of transportation. However, as a basic principle, if there is a demand for a service in a market economy, someone will provide it.

Senator Kinsella: What do you envisage would be the opportunity for greater cargo being part of the load for bus transport?

Mr. Downs: That is already done, essentially. You can use a bus to deliver a small parcel if it is urgent, for example. Let us say that you are in Ottawa and want this document to be in Quebec City tomorrow morning, you put it on the bus. Essentially, deregulation would allow more of that.

Senator Kinsella: Is there a regulatory demarcation line between passenger and merchandise transport?

Mr. Downs: My understanding is that safety requirements may be different. Essentially, the conditions imposed on the vehicles may be different, but fundamentally, there should not be any difference.

Senator Kinsella: The regulations that apply to the national transport infrastructure would not apply to the bus system, even if 90 per cent of the payload was cargo; is that what you are saying?

Mr. Downs: I am not sure I understand the question.

Senator Kinsella: How much cargo can a bus carry to remain defined as a passenger bus and not a cargo transporter?

Mr. Monteiro: I do not think there is any specific demarcation. They carry as much as they can. The service provided by buses is basically from one terminal to another. Bus transportation is like the airways: Terminal to terminal. It is not like a courier service

engagements en matière de desserte ou des programmes de redistribution sont autant de moyens qui pourraient être envisagés pour encourager les exploitants à continuer de desservir certains itinéraires. Donc, d'autres moyens existent.

Il n'y a pas de raison de supposer que certains parcours ne seront plus desservis, surtout si vous assurez une aide financière pour les maintenir. Dans un environnement déréglementé, les exploitants gagnent à jouir d'une plus grande souplesse. Je suis sûr que vous avez déjà entendu ça. Si l'on donne aux exploitants toute la latitude voulue pour utiliser différents types de matériel roulant pour la desserte des régions rurales ou parcours à faible densité, il n'est pas dit que ces services disparaîtront.

Par suite de la déréglementation, d'autres types de services pourraient être offerts aux consommateurs. Il pourrait y avoir des contrats de franchisage ou d'autres moyens de transport pourraient éventuellement être mis à la disposition des consommateurs. Mais en règle générale, lorsqu'un service est demandé sur un marché donné, quelqu'un se présente pour répondre à la demande.

Le sénateur Kinsella: Et selon vous, est-il possible que les compagnies de transport interurbain par autocar puissent accepter des charges de marchandises plus importantes?

M. Downs: Cela se fait déjà. On peut recourir à un service d'autocar pour assurer la livraison d'un colis urgent, par exemple. Supposons que vous soyez à Ottawa et vous voulez que votre document soit à Québec le lendemain matin: vous avez la possibilité de l'envoyer par autocar. Au fond, la déréglementation ferait en sorte de multiplier les possibilités de ce genre.

Le sénateur Kinsella: La réglementation fait-elle une distinction entre le transport des passagers et le transport des marchandises?

M. Downs: Je crois que les règlements en matière de sécurité sont peut-être différents. Les conditions prévues pour les véhicules peuvent être différentes, mais il ne devrait pas y avoir de différences fondamentales.

Le sénateur Kinsella: Donc, si j'ai bien compris, les règlements qui visent le système de transport national ne s'appliqueraient pas au transport interurbain par autocar, même si 90 p. 100 de la charge transportée correspondait à des marchandises. C'est ça?

M. Downs: Je ne suis pas sûr de comprendre votre question.

Le sénateur Kinsella: Quelle charge de marchandises un autocar est-il autorisé à transporter avant que ce service ne soit considéré comme un service de transport de marchandises plutôt que de passagers?

M. Monteiro: À mon avis, il n'existe pas de ligne de démarcation qui serait définie en ces termes. Les autocars transportent la charge maximum qui leur est possible de transporter. L'autocar assure le service d'une gare routière à l'autre; le secteur du transport interurbain par autocar est semblable à celui du transport aérien, en ce sens que le service est assuré d'une gare à l'autre. Ce n'est pas comme une compagnie de messageries qui assure le service porte à porte.

that provides door-to-door service. However, buses are getting into door-to-door service because that is a lucrative business.

Senator Kinsella: Would the regulatory regime that you envisage impede that? If current passenger bus operators decided to go into the courier business as well, so that when a bus arrives at a major centre, their little vans are there to deliver the packages, is there an impediment for them to do that?

Mr. Downs: There is no impediment at present, unless you have a regulatory system that supports cross-subsidization, and then there are important issues in that regard.

The present UPS situation in the United States is a good example of cross-subsidization being an issue. If you have a regulatory system that includes cross-subsidization and the operators who benefit from cross-subsidization are also operating in other industries, then you can get into legal trouble. One must be careful about this issue of cross-subsidization.

The Chairman: There being no other questions, Mr. Downs and Mr. Monteiro, thank you very much for being here this morning. It has been a pleasure.

The committee adjourned.

Mais de plus en plus, les compagnies de transport interurbain par autocar offrent un service porte à porte parce que c'est très payant.

Le sénateur Kinsella: Et le régime de réglementation que vous envisagez, empêcherait-il ce genre de choses? Si les exploitants actuels de services de transport de passagers par autocar décidaient d'assurer un service de messageries également, de sorte que de petites fourgonnettes soient disponibles à la gare routière pour livrer les colis dès l'arrivée d'un car dans un grand centre, par exemple, est-ce que la réglementation actuelle ferait obstacle à ce genre de projet?

M. Downs: À l'heure actuelle, non — à moins d'avoir un régime de réglementation qui favorise l'interfinancement, auquel cas il y aurait des difficultés potentielles importantes à prendre en compte.

La situation actuelle aux États-Unis en ce qui concerne UPS est un bon exemple des problèmes que peut causer l'interfinancement. Si votre régime de réglementation prévoit l'interfinancement et que les exploitants qui profitent de cette pratique sont également présents dans d'autres secteurs d'activités, cela peut donner lieu à des poursuites judiciaires. Il faut donc faire attention du moment qu'il est question d'interfinancement.

La présidente: Comme il n'y a plus de questions, permettez-moi de vous remercier, monsieur Downs et monsieur Monteiro, de votre présence ce matin. Nous sommes très heureux d'avoir pu recevoir vos témoignages.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Cœur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Cœur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES:

From the Competition Bureau:

- Mr. André Downs, Deputy Commissioner of Competition,
Competition Policy Branch;
- Mr. Gwill Allen, Senior Economist and Strategic Policy Advisor,
Competition Policy Branch;
- Mr. Joseph Monteiro, Economist, Competition Policy Branch.

TÉMOINS:

Du Bureau de la concurrence:

- M. André Downs, sous-commissaire, Direction de la Politique de la
concurrence;
- M. Gwill Allen, économiste principal et conseiller en politique
stratégique, Direction de la politique de la concurrence;
- M. Joseph Monteiro, économiste, Direction de la politique de la
concurrence.

2A1
YC19
T83

Publication



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, May 28, 2002
Wednesday, May 29, 2002

Issue No. 30

Sixteenth and seventeenth meetings on:

The examination of issues facing the
intercity busing industry

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mardi 28 mai 2002
Le mercredi 29 mai 2002

Fascicule n° 30

Seizième et dix-septième réunion concernant:

L'étude sur les enjeux stratégiques
touchant l'industrie du transport interurbain par autocar

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams

Baker

Biron

* Carstairs, P.C.

(or Robichaud, P.C.)

Callbeck

Eyton

*Ex Officio Members

(Quorum 4)

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Baker was added to the committee (*May 21, 2002*)

The name of the Honourable Senator Spivak was substituted for that of the Honourable Senator Forrestall (*May 27, 2002*)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs:

Adams

Baker

Biron

* Carstairs, c.p.

(ou Robichaud, c.p.)

Callbeck

Eyton

*Membres d'office

(Quorum 4)

Conformément à l'article 85(4) du Règlement du Sénat, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Baker est ajouté au Comité (*le 21 mai 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Forrestall (*le 27 mai 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 28, 2002
(47)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Callbeck, Jaffer, Phalen and Spivak (6).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the committee.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry. (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

From the Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, President.

Mr. Ferguson made a presentation and answered questions.

The Airport Ground Transportation Association submitted a brief.

At 10:18 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2002
(48)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m., in room 356-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Phalen and Spivak (8).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 mai 2002
(47)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Callbeck, Jaffer, Phalen et Spivak (6).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité procède à l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002, du mercredi 13 février 2002.*)

TÉMOIN:

De la Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, président.

M. Ferguson fait un exposé et répond aux questions.

La Airport Ground Transportation Association dépose un mémoire.

À 10 h 18, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2002
(48)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 30, dans la salle 356-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Phalen et Spivak (8).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry. (See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.)

WITNESSES:

From the Canadian Urban Transit Association:

Michael Roschlau, President and Chief Executive Officer;

Brian Leck, Honourary Counsel.

Mr. Roschlau made a presentation and together the witnesses answered questions.

The Canadian Urban Transit Association submitted a brief.

At 6:24 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Michel Patrice

Clerk of the Committee

En conformité avec l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit son étude des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 21 en date du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.)

TÉMOINS:

De l'Association canadienne du transport urbain:

Michael Roschlau, président-directeur général;

Brian Leck, conseiller juridique honoraire.

M. Roschlau fait un exposé puis, avec l'aide de l'autre témoin, répond aux questions.

L'Association canadienne du transport urbain dépose un mémoire.

À 18 h 24, il est entendu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 28, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: First of all, I want to thank on your behalf the committee clerk, Mr. Michel Patrice, who will be leaving us in September. We will have an opportunity to thank him more formally another time. I would also like to introduce to you at this time Mr. Richard Maurel who will be replacing Mr. Patrice. Welcome to the committee. Michel, I know we will have an opportunity to say our goodbyes a little later.

[*English*]

I would welcome you to our special study of the intercity busing industry. As you know, the Minister of Transport, the Honourable David Collenette, asked the committee to undertake this study, which we began at the end of last year. Our public hearings began in February of this year, and we are required to report before the end of 2002. I am confident that we will have sufficient time to adequately study the issues and develop recommendations to the minister.

We have heard from a number of witnesses here in Ottawa, as well as from numerous witnesses in Montreal, Halifax, Vancouver, Calgary and Toronto. Appearing before the committee today is Mr. Ross Ferguson, President of the Airport Ground Transportation Association of Ontario. We look forward to learning more about the operation of this service and how it is regulated and coordinated.

For the benefit of Mr. Ferguson, I will review the purpose of this study. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode is inexpensive overall; it can go virtually everywhere; it is environmentally friendly; and it is a relatively inexpensive means of travel for passengers.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before and are therefore travelling more frequently by automobile; it could be that more people are living in big cities; it could be that there are too many government regulations; or it could be that the regulations vary too greatly from province to province.

I am certain that the information Mr. Ferguson provides today will aid us in understanding the issues. Mr. Ferguson, please proceed.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, afin d'étudier le transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Je voudrais d'abord, en votre nom, remercier M. Michel Patrice, le greffier du comité, qui nous quittera au mois de septembre. Nous aurons l'occasion de le remercier plus formellement une autre fois. Je veux également vous présenter ce matin M. Richard Maurel qui remplacera M. Patrice. On vous souhaite la bienvenue. Michel, on aura l'occasion de vous dire au revoir un peu plus tard.

[*Traduction*]

J'aimerais vous souhaiter la bienvenue au comité. Nous faisons une étude spéciale du transport interurbain par autocar. Comme vous le savez, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, nous a demandé de réaliser cette étude, que nous avons entreprise à la fin de l'année dernière. Nos audiences publiques ont débuté en février dernier, et nous devons présenter notre rapport avant la fin de 2002. Je crois que nous aurons suffisamment de temps pour étudier ces questions de manière adéquate et pour préparer des recommandations à l'intention du ministre.

Nous avons entendu un certain nombre de témoins ici à Ottawa, ainsi qu'à Montréal, à Halifax, à Vancouver, à Calgary et à Toronto. Aujourd'hui, nous recevons M. Ross Ferguson, président de la Airport Ground Transportation Association of Ontario. Nous avons hâte d'en savoir davantage sur le fonctionnement des entreprises qui offrent ce service et sur la manière dont il est réglementé et coordonné.

Je voudrais maintenant préciser le but de cette étude à l'intention de M. Ferguson. Essentiellement, le problème auquel nous faisons face est la baisse continue, depuis des décennies, du nombre de passagers qui utilisent le transport interurbain par autocar. Cette baisse est troublante puisque le transport par autocar constitue un élément important du système de transport de passagers. Dans l'ensemble, le transport par autocar n'est pas coûteux, il peut pratiquement desservir toutes les régions, il est peu polluant et il est relativement bon marché pour les usagers.

La baisse constatée peut être attribuable à plusieurs raisons, dont l'amélioration de la situation financière des gens, qui utilisent maintenant leur automobile plus fréquemment. C'est peut-être aussi que le nombre de gens vivant dans les grandes villes a augmenté ou que les règlements gouvernementaux sont trop nombreux ou trop différents d'une province à l'autre.

Je suis certaine que l'information que M. Ferguson nous fournira aujourd'hui nous aidera à mieux comprendre ces questions. Monsieur Ferguson, si vous voulez bien commencer votre exposé, vous avez la parole.

Mr. Ross Ferguson, President, Airport Ground Transportation Association of Ontario: I would like to tell you a little bit about the Airport Ground Transportation Association of Ontario, which is unique. There is a North American Airport Ground Transportation Association headquartered in St. Louis, Missouri, which basically lobbies on behalf of the industry in the United States and in Canada. It is a North American association that meets twice per year to bring the members together.

Our association in Ontario has a budget that is approximately 10 times greater than the North American association. We have 17 full-time employees, and we staff three terminals at Toronto's Pearson International Airport. Our association represents all the companies that supply airport ground transportation to and from Pearson airport from outside Toronto. We provide transportation to and from Pearson airport to more than 170 different cities, towns and villages in Ontario.

The staff dispatch vehicles, meet and greet passengers and align the drivers and the passengers to create a smooth transition. We are largely an advance reservation type of industry. If anyone has a reservation with one of our companies, even if the plane comes in at 3:00 in the morning, we will be there because we monitor all the flights. This is a unique service. Pearson is the only airport in North America that has such an operation.

Our members utilize everything from buses to mini-coaches to 12-passenger vans. The bulk of our members provide what we call a "shared-ride, on-demand, door-to-door service," in eight-passenger vans. It is unique in that it has the attributes of a taxi service because it is door-to-door — office to home for example — and it is on demand. The service is based on the individual's flight departure time; and that is how the pick-up time is monitored. Conversely, when passengers return to the airport, the service kicks in and they leave the terminal as soon as possible after the plane lands. That is an on-demand, door-to-door service, similar to a taxi. However, it is also similar to a bus service because it is a shared, multi-stop ride. It combines both taxi and bus qualities, which makes it unique.

It is important to understand why the service has been so successful. Partially, it is because the service addresses what the consumer wants. I will speak about our experience in that regard.

The main competition to public carriers in our industry is the automobile. That is compounded by hotels that offer free or reduced parking so that a guest staying one night may receive free parking for one week or so — "park and fly" — in facilities offering weekly specials. It is a competitive situation, and it is difficult to convince the majority of people not to drive their cars.

M. Ross Ferguson, président, Airport Ground Transportation Association of Ontario: J'aimerais vous parler un peu de la Airport Ground Transportation Association of Ontario, qui est une association unique. Une autre association, la North American Airport Ground Transportation Association, dont le bureau principal est situé à St. Louis, au Missouri, représente principalement l'industrie aux États-Unis et au Canada. C'est une association nord-américaine dont les membres se réunissent deux fois par année.

En Ontario, notre association dispose d'un budget environ dix fois plus élevé que celui de l'association nord-américaine. Nous comptons 17 employés à temps plein et nous offrons des services à trois terminaux de l'aéroport international Pearson de Toronto. Nous représentons toutes les sociétés qui assurent l'aller-retour par voie terrestre entre l'aéroport Pearson et l'extérieur de Toronto. Ces services sont offerts à plus de 170 villes, localités et villages en Ontario.

Le personnel répartit les véhicules, accueille les passagers et veille à ce que le service soit fourni sans accroc en établissant les horaires des conducteurs en fonction des besoins des passagers. Habituellement, les services sont réservés au préalable. Si un passager fait une réservation auprès d'une de nos sociétés, nous serons sur place même si l'avion arrive à 3 heures du matin puisque nous vérifions l'heure d'arrivée de tous les vols. Nous fournissons un service unique, et l'aéroport Pearson est le seul en Amérique du Nord à l'offrir.

Nos membres utilisent tous les genres de véhicules, des autocars aux mini-fourgonnettes de 12 passagers et moins. La majorité de nos membres fournissent un service «de transport partagé sur demande et porte à porte» à l'aide de mini-fourgonnettes de huit passagers. Ce service unique offre les mêmes avantages que les services d'une voiture taxi puisque le passager est pris et déposé où il veut — du bureau à la maison par exemple — et puisque le service est fourni sur demande. On examine la liste des heures de départ des vols et on détermine ainsi l'heure à laquelle le véhicule doit passer prendre les passagers. Ensuite, lorsque les passagers reviennent de voyage à l'aéroport, ils sont pris en charge dès qu'ils quittent le terminal. Je le répète, c'est un service qui est fourni sur demande et porte à porte et qui est semblable à celui d'une voiture taxi. Toutefois, c'est aussi un service semblable à celui d'un autocar puisque le transport est partagé et que plusieurs arrêts sont effectués. Nous offrons donc les mêmes avantages qu'une voiture taxi et qu'un autocar, et c'est ce qui lui donne son caractère unique.

Il est important de comprendre pourquoi ce service connaît tant de succès. C'est en partie parce qu'il répond aux attentes du consommateur. Voici ce que nous constatons.

Le principal concurrent du transport en commun dans notre industrie est l'automobile. De plus, les hôtels offrent souvent le stationnement gratuit ou à tarif réduit de sorte que le client qui passe une nuit dans un hôtel peut parfois bénéficier d'un stationnement gratuit et du service de la navette pendant près d'une semaine lorsque des forfaits hebdomadaires sont offerts.

We are working on the situation and doing quite well towards combating that competition.

People who drive to the airport tell us they want the convenience of leaving directly from their homes or offices and returning directly to their homes or offices. They want the convenience of leaving based on their flight times and the flexibility to change their plans, especially at the last minute, and have their cars at the airport.

The people who use our service want those same conveniences but they do not want to drive to the airport. There is a good example of the effects of fares versus service. In Hamilton, Ontario, a large bus company continues in operation after providing service for many years. The bus went from the bus depot to three hotels and then out to the airport. One of our members offered a shared-ride van service. It supplied the same service to the same locations, except that it was door-to-door and on-demand. In the shared ride situation, other people were picked up on the way.

At one time, the fare for the bus was about 50 per cent less than the shared-ride service. However, the number of passengers kept declining so they reduced their price to 70 per cent less than the shared ride. The passenger numbers still declined to about one or two on average for a 46-passenger bus.

The point is that it is not necessarily price that is important, it is the level of service the passenger wants to have provided that is important. Primarily, people are prepared to pay for service as long as they believe that they are getting fair value.

Clearly much of the decline in the bus industry has come from many different sources. Over the years, with the evolution and increase of airline routes, people now measure how they use their time, and they are very aware of the fact that time is money. The bus industry suffered from the effects of some rather dramatic new opportunities in travel.

If you want to be successful in this industry, you must keep changing to accommodate what the customer wants. Buses cannot go door-to-door through neighbourhoods. However, if you have two services that are offering basically the same convenience and the same level of service, then price comes in, and that is very important. The airline industry offers seat sales. The reason companies like WestJet or Southwest are so successful is because they provide the same service at a lower price.

We are regulated under the Public Vehicles Act of Ontario.

C'est un milieu où la concurrence est forte, et la plupart des voyageurs continuent à utiliser leur automobile. Nous nous sommes attaqués à ce problème et nous gagnons du terrain face à la concurrence.

Ceux qui prennent leur automobile pour se rendre à l'aéroport nous disent qu'ils préfèrent quitter leur résidence ou leur bureau et y revenir directement. Ils veulent pouvoir quitter selon l'heure de leur vol, modifier leurs plans au besoin, surtout à la dernière minute, et avoir leur automobile à l'aéroport.

Ceux qui se prévalent de nos services veulent profiter des mêmes avantages sans avoir à conduire leur automobile jusqu'à l'aéroport. J'aimerais vous donner un exemple de l'impact des tarifs par rapport aux services. À Hamilton, en Ontario, une grande société de transport par autocar offre des services depuis de nombreuses années. Les autocars quittent la gare d'autobus et se dirigent vers trois hôtels, puis vers l'aéroport. Un de nos membres a offert un service de transport partagé par mini-fourgonnette. Il fournissait le même service aux mêmes hôtels, sauf qu'il s'agissait d'un service porte à porte et sur demande. Puisqu'il s'agissait d'un service de transport partagé, d'autres passagers pouvaient monter à bord de la mini-fourgonnette tout au long du trajet.

À une certaine période, le tarif du transport par autocar était de 50 p. 100 inférieur au tarif du transport partagé. Toutefois, puisque le nombre de passagers continuait de diminuer, un tarif de 70 p. 100 inférieur au tarif du transport partagé a été offert. Le nombre de passagers a tout de même continué à diminuer jusqu'à ce qu'il ne représente plus qu'un ou deux passagers en moyenne par autocar de 46 passagers.

L'essentiel à retenir, c'est que le prix n'est pas nécessairement le facteur le plus important. C'est le niveau de service que recherche le passager. Les gens sont prêts à payer pour obtenir du service pourvu que l'argent qu'ils dépensent leur permette d'obtenir un service de qualité.

La baisse constatée dans le transport par autocar est attribuable à de nombreuses raisons. Au fil des ans, avec l'évolution et l'augmentation des liaisons aériennes, les gens veulent utiliser leur temps à bon escient puisque pour eux, le temps, c'est de l'argent. Le transport par autocar a subi les contrecoups de changement radicaux survenus dans le secteur des transports.

Ceux qui veulent réussir dans cette industrie doivent s'adapter aux attentes du consommateur. Les autocars ne peuvent pas circuler dans les quartiers résidentiels pour faire du porte-à-porte. Toutefois, à avantages et à même niveau de service égaux, le prix devient un facteur important. L'industrie du transport aérien offre des tarifs réduits, et la raison pour laquelle les voyageurs choisissent WestJet ou Southwest, c'est que ces deux sociétés fournissent les mêmes services que les autres, mais à un prix inférieur.

Nous sommes régis par la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario.

One of the attributes of our market is that it has not been growing because we cannot get people out of their cars and into our vehicles. Our market is not stagnant, but it is not growing.

Many of our members serve large geographical areas with light population densities. It is extremely difficult for them to succeed in doing what they are doing now. If you introduce new competition in those areas, it will probably be fatal to our operators. Over the years this has been recognized by the Ontario Highway Transport Board. They still recognize it to the extent that, if a new application comes before them, they will intently measure what the effect will be on the public and the existing carrier. If granting the licence will hurt the existing carrier, they must ask how that will benefit the public. In my experience, it does not help the public, and the board has ruled accordingly.

Most of the expenditures of these companies are related to providing an airport service. It is very expensive to deal with airports. Many different fees must be paid. In addition, there is the cost of insurance, which, unfortunately, after 9/11, has skyrocketed. Many of these expenses are non-discretionary. They are unavoidable. If the carrier has to reduce fares it has to be absorbed from a discretionary source. What they have left is safety, maintenance and labour.

In our industry, drivers are paid, on average, \$10.50 an hour. Of course they can also generate tips. For line run services which serve the public, particularly in remote areas, which is largely what we do, it is important to conform to the regulations. We think it is important to at least review the entry requirements to ensure that there is no harm to the public or existing carriers. We must also ensure that these companies are held to a certain degree of performance and safety.

If anyone complains about our service to the board, our licence can be revoked. That is a very persuasive tool, and it ensures that we are on our toes all the time. Our customer is our most important consideration.

Several questions we have seen on the Web site are relevant to our situation. I cannot see any clear and obvious way to reverse the decline of bus usage, certainly not with lower fares. Passengers who switch to airline or rail are willing to pay higher fares because of other considerations, such as convenience and travel times. In our experience, destination, convenience, including frequency, and travel time are what our customers care most about. Then price comes in.

People who apply to the Ontario Highway Transport Board for licences do not understand what they are trying to get into. They will come in and do what we call "cherry-picking." They want to come operate at the busy times, but they do not want to offer service at other times. Their position is, if they cannot

Notre marché ne connaît aucune croissance parce que nous ne réussissons pas à convaincre les gens de renoncer à leur véhicule et d'utiliser nos services. Notre marché n'est pas stagnant, mais il n'est pas en croissance.

Bon nombre de nos membres desservent de vastes territoires dont la densité de population est faible. Il leur est extrêmement difficile de continuer à offrir les services actuels. Si vous permettez que de nouveaux concurrents aient accès à ce marché, vous signerez probablement l'arrêt de mort de nos membres. Depuis des années, la Commission des transports routiers de l'Ontario reconnaît cette situation. Par conséquent, si une nouvelle demande lui est présentée, elle en évaluera les incidences sur le public et le transporteur existant. Si la commission détermine que la délivrance d'un permis nuira au transporteur existant, elle doit se demander en quoi elle pourrait avantager le public. Je sais d'expérience que le public n'en retire aucun avantage, et c'est aussi la conclusion à laquelle en est venue la commission.

La plupart des dépenses de ces sociétés sont reliées à la prestation de services de transport aux aéroports. Il est très coûteux de faire des affaires avec les aéroports. Divers frais doivent être acquittés, et il faut tenir compte des coûts d'assurance qui, malheureusement, depuis le 11 septembre, ont monté en flèche. Une grande partie de ces coûts est inévitable, et si le transporteur doit réduire ses tarifs, la réduction doit être absorbée ailleurs, par exemple par le budget réservé à la sécurité, à l'entretien et à la main-d'oeuvre.

Dans notre industrie, les conducteurs touchent en moyenne 10,50 \$ l'heure, à l'exclusion des pourboires. En ce qui concerne les services de transport régulier offerts au public, particulièrement en région éloignée, soit les principaux services que nous offrons, il est important de se conformer aux règlements applicables. Au minimum, nous croyons qu'il est important de revoir les exigences auxquels doivent satisfaire les nouveaux venus afin de ne pas causer de préjudice au public ou aux transporteurs existants. Il faut aussi veiller à ce que ces sociétés respectent un certain niveau de rendement et de sécurité.

Si la commission reçoit des plaintes à propos de notre service, notre permis peut être révoqué. C'est un outil de persuasion très efficace qui nous tient constamment sur le qui-vive. Nos clients sont notre principale préoccupation.

Plusieurs des questions affichées sur le site Web nous touchent. Je suis incapable de concevoir un moyen évident de contrer la baisse du nombre d'utilisateurs du transport par autocar, certainement pas à tarifs réduits. Les passagers qui décident d'opter pour l'avion ou le train sont prêts à payer des tarifs plus élevés pour d'autres raisons, par exemple parce que ces services sont pratiques et pour les horaires de voyage. D'après ce que nous avons constaté, la destination, la nature pratique, y compris la fréquence et les horaires de voyage, sont les principales préoccupations des clients. Ensuite, vient le prix.

Ceux qui présentent des demandes de permis à la Commission des transports routiers de l'Ontario ne savent pas dans quelle industrie ils veulent se lancer. Ils ne veulent offrir que les services les plus avantageux pour eux. Ils veulent offrir des services pendant les heures les plus achalandées et non pendant les

accommodate certain passengers, the other carrier will. You should not be able to do that. You make a commitment to serve the public, and you have to carry through on that commitment. That is one of the biggest dangers of deregulation, certainly for the line-run type of industry.

I have provided a list of our members and the areas they serve, as well as a letter that I wrote to the president of the OMCA. That was in response to their proposed definition of a bus, which definition runs counter to our types of operations. They had not realized that when they did it. We are working with them to resolve that issue.

I would be pleased to answer any questions you may have.

The Chairman: Thank you, Mr. Ferguson. Your segment of the transport market, airport ground transportation, appears to be a new phenomenon. On average, how long have the members of your association been in the business, and what kind of business were they engaged in before?

Mr. Ferguson: This is the 25th year for airport ground transportation. The company I own, Airways Transit, is in its 26th year. I know that one of the other companies has been in business for 32 years. Even our newer members have probably been in for six or seven years.

As to what they did before, it is quite a mixed bag. Some of them were running a bus service and decided to try to add airport transportation to it. Airways Transit did nothing before. We just started as airport transportation, as did Red Car, Brantford and a few others. That is all they do. That is their business.

The Chairman: Could you clarify the regulatory authorities under which Ontario airport ground transportation operates? Do would-be operators have to pass a test of what they call public convenience and necessity, and are the applications routinely not opposed?

Mr. Ferguson: There are two levels of regulations. The most important is the regulations under the Ontario Public Vehicles Act. Under that act, any new applicant must prove public necessity. The applicant must prove that no harm will come to an existing carrier and that the public will be served.

We also have to comply with the contractual arrangement we have with the airport authority. We are licensed or permitted by them to pick up passengers at the airport.

The Chairman: Would some airport ground transportation operators be interested in doing more intercity passenger carriage if they were allowed to do so by the regulator, and do you think that there is a demand for the members of your association to offer this service?

périodes plus creuses. Ils ont comme principe que, s'ils ne peuvent pas assurer le service à certains passagers, d'autres transporteurs le feront. Cela ne devrait pas être permis. Lorsqu'on s'engage à servir le public, on doit respecter cet engagement. C'est l'un des plus grands dangers de la déréglementation, surtout pour les services de transport régulier.

Je vous ai fourni la liste de nos membres et des régions qu'ils desservent, ainsi que la lettre que j'ai écrite au président de l'OMCA en réponse à la définition d'un autocar proposé par cette association, laquelle n'inclut pas nos activités. Il semble que l'association ne s'en est pas rendu compte lorsqu'elle a proposé cette définition, et nous travaillons avec elle à résoudre cette question.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

La présidente: Merci, monsieur Ferguson. Votre segment de l'industrie des transports, soit le transport terrestre dans les aéroports, semble être un nouveau phénomène. En moyenne, depuis combien de temps les membres de votre association offrent-ils de tels services et quelles étaient leurs activités avant de se lancer sur ce marché?

M. Ferguson: Le transport terrestre dans les aéroports en est à sa 25^e année. Ma société, Airways Transit, en est à sa 26^e. Je sais qu'une autre société existe depuis 32 ans. Même nos membres les plus récents oeuvrent dans ce secteur depuis six ou sept ans.

Quant à ce qu'ils faisaient auparavant, c'est plutôt diversifié. Certains offraient des services de transport par autocar et ont décidé de commencer à offrir des services de transport dans les aéroports. Airways Transit n'existait pas avant que nous commencions à offrir des services de transport dans les aéroports, et il en est de même pour Red Car, Brantford et quelques autres. Ce sont les seuls services que nous offrons; c'est le seul marché que nous exploitons.

La présidente: Pouvez-vous nous donner des précisions sur la réglementation à laquelle sont soumis les services de transport terrestre dans les aéroports de l'Ontario? Ceux qui envisagent de se lancer sur ce marché doivent-ils satisfaire au critère de ce qu'on appelle la commodité et la nécessité publiques et est-ce que les demandes sont habituellement acceptées sans opposition?

M. Ferguson: Il existe deux niveaux de réglementation. La Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario est certainement la plus importante. En vertu de cette loi, tout nouveau demandeur doit démontrer la nécessité publique du service et prouver qu'aucun préjudice ne sera causé à un transporteur existant ni au public servi.

Nous devons aussi nous conformer aux dispositions contractuelles définies avec les autorités aéroportuaires, qui nous autorisent à prendre des passagers à l'aéroport.

La présidente: Est-ce que certains fournisseurs de services de transport terrestre dans les aéroports aimeraient offrir plus de services de transport interurbain de passagers s'ils y étaient autorisés par l'organisme de réglementation et croyez-vous qu'il existe une demande pour ce genre de service?

Mr. Ferguson: I cannot think of any particular demand for it. Obviously, we all do small charters. We have small equipment, so we run small charters in addition to what we do. Mostly, it is work within the province of Ontario.

I have the largest company in the association, and I am not aware of a demand for any additional intercity service.

The Chairman: How do customers contact an airport ground transportation company? Do they have to reserve in advance? Do some of these companies pick up passengers at their residences, offering door-to-door service?

Mr. Ferguson: Yes, the bulk of our members provide what is called door-to-door, on-demand service. Probably 90 per cent is advance reservation. However, people at the airport, who do not have a reservation, can walk up to our booth and we will take care of them. Most of our customers do make advance reservations. For the most part, a passenger can make a reservation by phone, on the Internet or through a travel agency.

The Chairman: Do intercity bus operators oppose applications by airport ground transportation companies? Do you have problems with them?

Mr. Ferguson: No, but, in effect, we are intercity operators as well. We only get objections where it will infringe on or hurt one of our members. Rarely do we get objections within our industry. Most often it happens when people come from outside.

The Chairman: Our greatest concern relates to the many communities in Canada that currently have no intercity bus service. Under the existing regulatory regime, what can be done to help them? What changes to the regulatory regime are required to improve the likelihood of service to these communities?

Mr. Ferguson: I am not too sure it is a matter of regulatory versus non-regulatory concerns; I think it is a matter of supply and demand. You cannot regulate a company to lose money. If someone wanted to provide a service to a certain community where there obviously was no financial base for it to work, then some kind of subsidy would need to be employed.

Senator Spivak: Do these buses also carry equipment or parcels that people send? Do they take anything other than people to the airports?

Mr. Ferguson: Yes, nearly all of us do parcel express to the airport.

Senator Spivak: That is, not with the passenger but without the passenger?

Mr. Ferguson: We never pick up a parcel with a passenger on board.

M. Ferguson: Je ne crois pas qu'une telle demande existe. Manifestement, nous offrons tous également des services de transport nolisé à l'aide de petits véhicules puisque nous disposons de tels véhicules. Principalement, ces services sont offerts en Ontario même.

Je possède la plus grande société de notre association. S'il existait une demande de services interurbains additionnels, je la saurais.

La présidente: De quelle manière les clients contactent-ils une société de transport terrestre dans les aéroports? Doivent-ils faire des réservations? Est-ce que certaines de ces sociétés vont prendre les passagers chez eux et offrent un service porte à porte?

M. Ferguson: Oui. La majorité de nos membres offrent un service porte à porte sur demande, et des réservations sont faites dans 90 p. 100 des cas probablement. Toutefois, les gens qui sont à l'aéroport et qui n'ont pas fait de réservation peuvent se présenter à notre kiosque, et nous nous occuperons d'eux. La plupart de nos clients font des réservations, soit par téléphone, soit sur Internet ou encore par l'entremise d'une agence de voyage.

La présidente: Est-ce que les fournisseurs de services de transport interurbain par autocar s'opposent aux demandes présentées par les sociétés de transport terrestre dans les aéroports? Est-ce qu'ils vous posent des problèmes?

M. Ferguson: Non, mais en réalité, nous sommes aussi des fournisseurs de services de transport interurbain. Il y a contestation seulement lorsque les demandes portent atteinte ou causent des préjudices à nos membres. Nous ne recevons que rarement des plaintes de membres de notre industrie. La plupart du temps, les avis d'opposition viennent de gens de l'extérieur.

La présidente: Notre plus grande préoccupation a trait aux nombreuses collectivités du Canada qui n'ont pas accès à un service de transport interurbain par autocar. En vertu de la réglementation existante, que peut-on faire pour améliorer cette situation? Quels changements doivent-être apportés à la réglementation pour accroître la probabilité qu'un tel service sera offert à ces collectivités?

M. Ferguson: Je ne sais pas si c'est vraiment une question de réglementation; je crois qu'il s'agit plutôt du jeu de l'offre et de la demande. On ne peut pas obliger une entreprise à fonctionner à perte. Si l'on veut offrir un service là où la demande semble insuffisante, une forme quelconque de subvention doit alors être fournie.

Le sénateur Spivak: Est-ce que ces autocars transportent aussi de l'équipement ou des colis? Outre des passagers, transportent-ils autre chose jusqu'à l'aéroport?

M. Ferguson: Oui. Nous effectuons presque tous le transport express de colis jusqu'à l'aéroport.

Le sénateur Spivak: Sans passager?

M. Ferguson: Nous n'allons jamais prendre de colis lorsque nous avons un passager à bord.

Senator Spivak: You are not into the freight end of the business.

Mr. Ferguson: Yes, we are. We put the freight onto the van before we pick up the passengers so the passengers never have to make a stop that has anything to do with freight. The freight is loaded on the van before passengers are picked up, and it is delivered after they are dropped off.

Senator Spivak: The Greyhound bus company is more competitive than any of the other companies in shipping parcels or any other kind of freight intercity. You do not do that. You cannot pick up a parcel and take it to the airport to be shipped somewhere else.

Mr. Ferguson: Yes, we can.

Senator Spivak: I assume you do that only if the passenger accompanies the parcel.

Mr. Ferguson: Perhaps I do not understand the question.

Senator Spivak: If I wanted to ship a parcel, would you pick it up and take it to the transportation section at the airport so that it could be shipped?

Mr. Ferguson: I was not trying to imply that the passenger and the parcel were related. I was saying that we pick up parcels, but we would never inconvenience the passenger.

Senator Spivak: Is that a part of the bus business?

Mr. Ferguson: It is not a big part, but it fits in quite nicely.

Senator Spivak: How do we compare here in Canada with what goes on in Europe, for example, where they have diversified transportation modes? What do you think is the future for bus transportation compared with rail? Is light rail in the future, or will it be bussing with buses powered by fuel cells that are less polluting? What do you see for the future?

Mr. Ferguson: That is a wide question. I am not an expert on the European situation.

The bulk of our equipment runs on propane, which is environmentally friendly.

As to the future, light rail is a great alternative. Again, it is a matter of supply and demand in a viable market. There is no doubt that it will hurt the existing service serving that community. This has certainly been the experience in North America.

In the future, I see everything going towards alternative fuels, fuel cells and far more stringent government regulation of emissions.

Le sénateur Spivak: Vous ne faites pas le transport des marchandises.

M. Ferguson: Oui, nous le faisons. Nous plaçons les marchandises à bord de la fourgonnette avant de prendre des passagers et nous les livrons une fois que les passagers sont descendus pour que ceux-ci n'aient pas à attendre.

Le sénateur Spivak: La société de transport par autocar Greyhound offre des services plus concurrentiels que toute autre entreprise pour le transport interurbain de colis ou de toute autre marchandise. Vous n'offrez pas ce genre de service. Vous ne pouvez pas prendre des colis et les laisser à l'aéroport pour qu'ils soient expédiés ailleurs.

M. Ferguson: Oui, nous pouvons le faire.

Le sénateur Spivak: Je suppose que vous le faites seulement lorsqu'un passager accompagne le colis.

M. Ferguson: Je n'ai peut-être pas bien compris le sens de votre question.

Le sénateur Spivak: Si je veux expédier un colis, est-ce que vous pouvez le ramasser et le livrer au service des transports de l'aéroport pour qu'il soit expédié ailleurs?

M. Ferguson: Je ne voulais pas dire qu'il fallait que le colis appartienne au passager. Nous ramassons des colis, mais sans incommoder les passagers.

Le sénateur Spivak: Est-ce que cela fait partie des services que vous fournissez?

M. Ferguson: Ce n'est pas une partie importante de nos services, mais elle cadre bien avec nos activités.

Le sénateur Spivak: Comment le Canada se compare-t-il dans ce domaine à l'Europe, où les modes de transport sont si diversifiés? Selon vous, quel est l'avenir du transport par autocar par rapport à celui du transport par rail? Le mode de transport de l'avenir sera-t-il le train léger ou l'autocar alimenté par une pile à combustible moins polluante? Selon vous, que nous réserve l'avenir?

M. Ferguson: Voilà toute une question. Je ne suis pas un expert de la question européenne.

La plupart de nos véhicules fonctionnent au propane, combustible respectueux de l'environnement.

Quant à l'avenir, le train léger est une solution formidable. Une fois de plus, c'est une question d'offre et de demande au sein d'un marché rentable. Ce mode de transport nuira sans aucun doute aux services existants dans les collectivités. C'est ce qui s'est produit en Amérique du Nord.

Selon moi, l'avenir est dans les combustibles de remplacement, les piles à combustible et une réglementation beaucoup plus stricte des émissions de gaz.

Senator Spivak: It seems to me that the growth can be from people staying in hotels and not necessarily from residents. If a bus service is convenient, it is competitive. Are pickups at hotels a great part of your business?

Mr. Ferguson: We are door-to-door, and hotels have doors. Hotels are probably 5 per cent of what we do. You must look at the market we are serving. We are not serving a convention market. We are not serving a market like Miami with such attractions as Disneyland. In those markets, probably 90 per cent of what their carriers do is pick-up at hotels. In Hamilton, Kitchener and Southern Ontario our customers are mostly businesspeople and vacation travellers.

Senator Jaffer: On average, how many stops are made before you get to the airport? I know it varies from place to place, but what is the average?

Mr. Ferguson: We like to promise that there will be no more than two stops after pick-up. Three stops is the maximum. Obviously, in bad weather, heavy traffic or with late flights coming in, you might have to add a fourth stop. The ideal is that there will be no more than three.

Senator Jaffer: I apologize if you have already answered this. Do you use a van for the door-to-door service?

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Jaffer: How many seats does it have?

Mr. Ferguson: The majority of our vehicles are eight-seat passenger vans.

Senator Jaffer: Do you normally transport six to eight passengers in your door-to-door service?

Mr. Ferguson: This is the interesting part. With most modes of transportation, the most important factor is to get the load factors up as high as they can be. Our load factors probably average four to five people per round trip, so 2.5 passengers one way.

It is so low because you are providing an on-demand service. You provide it during offpeak times as well. You are "deadheading" quite a bit back and forth. That is because people leave in the morning and come back in the evening. Our load factors are very low.

However, if our average rose to six passengers, I would be worried because then we would not be providing good service because we would be making too many stops. Of course, if the number went up because of a convention, then that would be nice.

Senator Adams: I believe you said you provide service to 170 cities, town and villages in Ontario; is that right?

Le sénateur Spivak: Il me semble que le potentiel de croissance de votre industrie repose sur les clients des hôtels, et non nécessairement sur la population locale. Si un service de transport par autocar est pratique, il est concurrentiel. Les clients des hôtels représentent-ils une partie importante de votre chiffre d'affaires?

M. Ferguson: Nous offrons un service porte à porte, y compris à celles des hôtels. Les clients des hôtels représentent probablement 5 p. 100 de notre marché. Vous devez tenir compte du marché que nous desservons; ce n'est pas un marché de congrès. Nous ne desservons pas un marché comme celui de Miami, où l'on retrouve des attractions comme Disneyland. Dans ces villes, les hôtels sont probablement la source de 90 p. 100 de la clientèle des transporteurs. À Hamilton, à Kitchener et dans le sud de l'Ontario, nos clients sont principalement des gens d'affaires et des vacanciers.

Le sénateur Jaffer: En moyenne, combien d'arrêts faites-vous avant d'arriver à l'aéroport? Je sais que cela varie d'un endroit à l'autre, mais quelle est la moyenne?

M. Ferguson: Nous aimons promettre au client qu'il n'y aura pas plus de deux arrêts après qu'il soit monté à bord. Le nombre maximum d'arrêts est de trois. Évidemment, par mauvais temps, lorsque la circulation est dense ou que le vol arrive tard en soirée, il faut parfois ajouter un quatrième arrêt. Idéalement, nous essayons de ne pas excéder trois arrêts.

Le sénateur Jaffer: Veuillez m'excuser si vous avez déjà répondu à cette question, mais j'aimerais savoir si vous utilisez des fourgonnettes pour le transport porte à porte?

M. Ferguson: Oui.

Le sénateur Jaffer: Combien de passagers peuvent y prendre place?

M. Ferguson: La plupart de nos véhicules sont des fourgonnettes de huit passagers.

Le sénateur Jaffer: Habituellement, transportez-vous de six à huit passagers lorsque vous faites le transport porte à porte?

M. Ferguson: C'est ce qui est intéressant. Pour la plupart des modes de transport, le facteur le plus important est de transporter une pleine charge. Notre facteur de charge est probablement de quatre ou cinq passagers en moyenne par voyage aller-retour, donc de 2,5 personnes pour un aller simple.

Le facteur de charge est si peu élevé parce que nous offrons un service sur demande et parce que nous offrons aussi un service hors pointe. Nous faisons donc un assez grand nombre de voyages presque sans passager puisque les gens quittent le matin et reviennent le soir. Notre facteur de charge est donc très bas.

Toutefois, si notre moyenne augmentait à six passagers, je m'inquiérais. Nous ne pourrions pas fournir un bon service, car nous devrions faire trop d'arrêts. Bien entendu, si cette moyenne augmentait en raison d'un congrès, ce serait alors merveilleux.

Le sénateur Adams: Je crois que vous avez dit que vous desserviez 170 villes, localités et villages en Ontario. Est-ce bien exact?

Mr. Ferguson: I think it is just over 170 cities, towns and villages.

Senator Adams: Did you say you have 17 staff members?

Mr. Ferguson: Yes. The 15 companies that make up our association serve those 170 cities, towns and villages, and our association represents those 15 companies.

Senator Adams: Surely those 15 companies do not employ only 17 people? How many people, in total, are employed in your association?

Mr. Ferguson: No, we probably employ 800 people or so.

Senator Adams: My son has used your service from Toronto a few times. He was very happy with the service provided.

Your small vans can seat eight passengers. That would not leave very much room for luggage. How does it work?

Mr. Ferguson: We usually order a vehicle which is just a shell and then we build the van. We start with an extended van and build eight seats into it, which leaves a huge area at the back for luggage.

Senator Adams: Other bus operators have told us that they do not take reservations for ground transportation from airline passengers. How does your system work?

Mr. Ferguson: Just about all our reservations are made with the individual companies. We take business people and vacation travellers from each of the villages and cities that we cover. They probably make the return reservation ahead of time directly. We all have reservation agents on staff.

Some people do come to the airport and, for whatever reason, have not made an advance reservation. We have ground transportation booths in each terminal. They can go up to the booth, give their name and the address of their destination, and from that point on they have a reservation.

Senator Adams: Do you have buses that can accommodate more than eight passengers?

Mr. Ferguson: Some of our members, for instance, Coach Canada, which is Trentway-Wager, have only large coaches. Some of our members have mini-buses that they use as well, but the bulk of the fleet is eight-passenger vehicles.

Senator Adams: Is the fare based on the distance travelled?

Mr. Ferguson: Primarily, our fares are based on location. A fare to Hamilton would be a certain amount of money, as it would be to Burlington, Kitchener, Waterloo or wherever. It depends on the location.

M. Ferguson: Je crois que c'est tout juste un peu plus de 170 villes, localités et villages.

Le sénateur Adams: Avez-vous dit que vous aviez 17 employés?

M. Ferguson: Oui. Les 15 membres qui forment notre association desservent 170 villes, localités et villages et notre association représente ces 15 sociétés.

Le sénateur Adams: Ces 15 sociétés ne comptent certainement pas que 17 employés? Au total, combien de personnes sont employées par les membres de votre association?

M. Ferguson: Non. Nous employons probablement 800 personnes environ.

Le sénateur Adams: Mon fils a utilisé votre service quelques fois à partir de Toronto. Il a été très satisfait.

Vos petites fourgonnettes peuvent accueillir jusqu'à huit passagers, mais cela ne laisse pas beaucoup d'espace pour les bagages. Comment faites-vous?

M. Ferguson: Nous commandons habituellement un véhicule qui n'est qu'une coquille vide et nous construisons la fourgonnette. Nous commençons par une fourgonnette allongée à laquelle nous ajoutons huit sièges, ce qui laisse beaucoup d'espace à l'arrière pour les bagages.

Le sénateur Adams: D'autres exploitants d'autocar nous ont dit qu'ils n'offraient pas de service de réservation pour le transport terrestre des passagers des lignes aériennes. Comment votre système fonctionne-t-il?

M. Ferguson: Toutes nos réservations ou presque sont faites auprès des sociétés individuelles. Nous prenons des gens d'affaires et des vacanciers dans chacune des villes et chacun des villages que nous desservons. Ceux-ci font probablement leurs réservations pour le retour directement. Nous avons tous des agents de réservation au sein de notre personnel.

Certains passagers se présentent à l'aéroport sans avoir fait de réservation. Nous avons des comptoirs de services de transport terrestre dans chacun des terminaux. Ces gens peuvent s'y rendre, donner leur nom et l'adresse de leur destination, et on leur réserve un siège.

Le sénateur Adams: Avez-vous des autocars qui peuvent accueillir plus de huit passagers?

M. Ferguson: Certains de nos membres, notamment Coach Canada, qui est Trentway-Wager, n'ont que de gros autocars. D'autres utilisent aussi des minibus, mais la plupart de nos véhicules sont des mini-fourgonnettes de huit passagers.

Le sénateur Adams: Le tarif est-il calculé en fonction de la distance parcourue?

M. Ferguson: Essentiellement, nos tarifs sont fondés sur la destination. Le tarif du transport jusqu'à Hamilton est fixé à un certain montant, et il en va de même pour Burlington, Kitchener, Waterloo et les autres villes. Le tarif dépend de la destination.

Senator Adams: Some witnesses from the West and Saskatchewan told us that the van-type service is not profitable. Is that true? Perhaps it is different in Ontario.

Mr. Ferguson: It is probably true. It is probably much like the situation that we are dealing with outside of Toronto. I believe at one point the population of Toronto was greater than three of the Western provinces. Toronto is a big, densely populated area, as is Montreal and Vancouver, but there is a large amount of sparse land in between. Even in Ontario we serve some pretty sparse population areas.

Senator Adams: You mentioned that you have a problem with people complaining to the Ontario board. Are they able to shut down a business automatically? Is there a requirement that there must be more than one complaint?

Mr. Ferguson: The Ontario Highway Transport Board conducts a hearing when anyone makes an application. We are all licensed by territory. That makes us unique in North America. The American ports — and I am familiar with most of them — have pretty well open competition, and it is just complete havoc. We each have a licensed territory. Since we are not competing, we can work together and with the Greater Toronto Airport Authority. It is a smooth running operation.

Senator Adams: Some people operate their own buses in Northern Ontario. They deliver mail and parcels to small outposts in Northern Ontario. How does it work in a northern community, where a bus company may need a subsidy to keep operating because there are fewer people travelling?

Mr. Ferguson: As I said before, it is very difficult, particularly in remote areas and particularly as you get further north.

One example of an application that went before the Ontario Highway Transport Board was by Ontario Northland, a northern, publicly funded bus operation that was running a service to Toronto. That company applied to service Pearson Airport as well. One of our members, Northern Airport Services, which is a small company as well, could not have competed. When the board hearing took place, a number of things became obvious, one of which was that the existing service would be harmed. Ontario Northland, could not provide the level of service that the other company was providing. Ontario Northland also stated that may require to cancel trips at any time. That is not acceptable. A company must make a full commitment, and to make that commitment to a small northern community is very difficult.

Senator Adams: Would a subsidy from the province enable a private business to operate in a small northern community?

Le sénateur Adams: Certains témoins de l'Ouest et de la Saskatchewan nous ont dit que le transport par fourgonnette n'est pas rentable. Est-ce vrai? La situation est peut-être différente en Ontario.

M. Ferguson: C'est probablement vrai. C'est probablement le même genre de situation que celle que nous connaissons à l'extérieur de Toronto. Je crois qu'à une certaine période, la population de Toronto était supérieure à celle de trois des provinces de l'Ouest. Toronto est une grande ville où la population est dense, comme à Montréal et à Vancouver, mais entre ces villes, il y a de vastes étendues peu habitées. Même en Ontario, nous desservons des régions où la population est assez dispersée.

Le sénateur Adams: Vous avez mentionné que la Commission des transports routiers de l'Ontario recevait des plaintes. Dès qu'elle en reçoit une, cette commission peut-elle mettre fin aux activités d'une entreprise? Exige-t-on plus d'une plainte pour le faire?

M. Ferguson: La Commission des transports routiers de l'Ontario tient une audience lorsqu'une demande est présentée. Nous détenons tous un permis pour un territoire en particulier. C'est ce qui nous rend uniques en Amérique du Nord. Dans les aéroports américains — et je connais la plupart d'entre eux — la concurrence est plutôt libre, et c'est le chaos total. Nous avons tous un territoire attribué. Puisque nous ne sommes pas en concurrence, nous pouvons travailler ensemble et en collaboration avec les autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Nous exploitons ce marché en toute harmonie.

Le sénateur Adams: Certains exploitent leurs propres autocars dans le nord de l'Ontario. Ils font la livraison du courrier et de colis à des postes éloignés du nord de l'Ontario. Comment cela fonctionne-t-il dans une collectivité du Nord où une société de transport par autocar doit peut-être bénéficier d'une subvention pour poursuivre ses activités puisque moins de gens voyagent?

M. Ferguson: Comme je vous le disais, c'est très difficile, surtout en région éloignée plus au nord.

Ontario Northland, un service de transport par autocar financé par l'État qui assure une liaison du Nord jusqu'à Toronto, a déjà présenté une demande à la Commission des transports routiers de l'Ontario. Cette société avait aussi présenté une demande de service pour l'aéroport Pearson. Un de nos membres, Northern Airport Services, qui est aussi une petite entreprise, n'aurait pas pu concurrencer avec cette société. Lorsque l'audience de la Commission s'est tenue, il est entre autres devenu évident qu'un préjudice serait causé au service existant. Ontario Northland ne pouvait pas fournir le niveau de service offert par l'autre société. Ontario Northland a aussi indiqué qu'elle serait peut-être obligée d'annuler des voyages, ce qui n'est pas acceptable. Lorsqu'une entreprise s'engage à fournir un service, elle doit le faire pleinement, et il est très difficile de prendre un tel engagement pour une petite collectivité du Nord.

Le sénateur Adams: Est-ce qu'une subvention de la province permettrait à une entreprise privée d'offrir des services à une petite collectivité du Nord?

Mr. Ferguson: If there were a subsidy it would enable a company to at least break even or make a small profit.

Senator Adams: Why would the Province of Ontario go into competition with the private sector? That is my concern.

Mr. Ferguson: I am not aware of any subsidies in our industry.

Senator Phalen: From the outset I would like to say that I support the idea of shuttles. I have used them in Florida. I found it much more convenient to use the shuttle than to rent a car at the airport.

Do any provincial regulations exist respecting vans? Are van services covered by a provincial law that stipulates the requirement for safety inspection, insurance and that type of thing?

Mr. Ferguson: Ten-passenger vehicles and over, which can be vans, are covered under CVOR. Maintenance standards for eight-passenger vehicles are governed under other legislation. As far as the Ontario Public Vehicles Act goes, we are held to standards of performance, licensing and so on.

Senator Phalen: Are there no restrictions with respect to safety inspections or insurances?

Mr. Ferguson: No, other than what is covered by the Motor Vehicle Act.

Senator Phalen: Could you give us your definition of a bus?

Mr. Ferguson: I am in agreement with the present definition of a bus, which is a vehicle holding 10 persons or more, exclusive of the driver, that provides transportation for hire intercity.

Senator Phalen: You mentioned that you guarantee a number of stops. What do you mean by that? When I took the shuttle, if there were six people in the shuttle there had been six stops.

Mr. Ferguson: We are quite different from most of the American type carriers. The American type carriers run perhaps even more like a taxi than we do because they are primarily running from airports to downtown hotels and whatever, like Super Shuttle and those type of companies. What we try to do — and I do not use the word “guarantee” — is have no more than three stops, but remember we are have advance reservation. We are not running around picking up people who do not have reservations on the way to the airport. We do not make a stop unless there is a reservation.

M. Ferguson: Cette subvention permettrait au moins à l'entreprise de faire ses frais ou de réaliser un petit profit.

Le sénateur Adams: Pourquoi le gouvernement de l'Ontario voudrait-il faire concurrence au secteur privé? C'est ce qui m'inquiète.

M. Ferguson: Je ne crois pas que des subventions aient été accordées dans notre industrie.

Le sénateur Phalen: Tout d'abord, j'aimerais vous dire que j'appuie le concept des navettes. Je les ai utilisées en Floride, et je trouve que c'est beaucoup plus pratique que de louer une automobile à l'aéroport.

Est-ce que des règlements provinciaux s'appliquent aux fourgonnettes? Est-ce que le transport par fourgonnette est régi par une loi provinciale prévoyant des exigences en matière d'inspection de sécurité et d'assurance, entre autres?

M. Ferguson: Les véhicules de dix passagers et plus, qui peuvent être des fourgonnettes, sont régis par le Certificat d'enregistrement du conducteur du véhicule utilitaire. Les normes d'entretien des véhicules de huit passagers sont régies par d'autres lois, et nous devons nous conformer notamment aux normes de rendement et d'immatriculation de la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario.

Le sénateur Phalen: Existe-t-il des restrictions en ce qui concerne les inspections de sécurité et les assurances?

M. Ferguson: Non. Seulement celles que prévoit la Loi sur les véhicules de transport.

Le sénateur Phalen: Pouvez-vous nous donner la définition d'un autocar?

M. Ferguson: Je suis en accord avec la définition existante d'un autocar, c'est-à-dire d'un véhicule de dix passagers ou plus à l'exclusion du conducteur qui fournit des services tarifés de transport interurbain.

Le sénateur Phalen: Vous avez mentionné que vous garantissiez un certain nombre d'arrêts. Que voulez-vous dire? Lorsque je prends une navette et qu'il y a six personnes à bord, c'est qu'il y a six arrêts.

M. Ferguson: Nous offrons un service très différent de celui qui est habituellement offert aux États-Unis, un service qui se rapproche encore plus de celui d'une voiture taxi puisque les passagers sont principalement transportés des aéroports jusqu'aux hôtels du centre-ville et jusqu'à d'autres destinations, comme le font Super Shuttle et d'autres entreprises de ce genre. Ce que nous tentons de faire — et je n'utiliserai pas le mot «garantir» —, c'est de ne pas faire plus de trois arrêts, mais n'oubliez pas que nous prenons des réservations. Nous ne faisons pas des circuits pour prendre au coin de la rue des gens qui n'ont pas fait de réservation et qui veulent se rendre à l'aéroport. Nous ne faisons pas d'arrêt pour ceux qui n'ont pas fait de réservation.

Senator Phalen: At Tampa Airport you come out of the airport, go to the depot, and put your name down for a shuttle. A certain number of people would go to a particular area. There could be, say, five stops. Is there any way that you would restrict that?

Mr. Ferguson: The way we operate is that when people come in they have their reservation before their plane lands, therefore, we can set up the trips well in advance because we know how many stops are required.

In the U.S., particularly Tampa, where there is a large volume of vacation traffic, a system does not exist for reservations in advance. You arrive, a trip is billed and a van is sent out. If a van is full, there may be seven or eight stops.

Senator Phalen: Are illegal vans operating in your area?

Mr. Ferguson: There are illegal vans and buses operating everywhere. The answer to this is enforcement, and that requires money. Over the past years, it has been more difficult to have enforcement, I presume because the money is not there. You can enact laws, but if you do not enforce them, they will not be effective.

The Chairman: How do your fares compare with taxi fares?

Mr. Ferguson: It depends upon the location, but our fares in Hamilton are probably between 50 and 60 per cent of the taxi fare, for a single person, for instance.

The Chairman: How do you make money with low fares?

Mr. Ferguson: I will speak about airways because that is the sector I know best. We do probably between 50,000 and 60,000 round trips a year, which is close to 40 million passenger kilometres. If you can maintain a round-trip load factor in the range of four to five, you should be able to make money.

The Chairman: Is that because of the volume?

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Callbeck: Many companies enter into an agreement with the Greater Toronto Airports Authority. For example, I understand there is a bus company that operates in Durham that has the rights to come into the Toronto airport. Does the authority license that company?

Mr. Ferguson: Their territory is licensed under the Ontario Public Vehicles Act. They would probably be the only licensee for that particular type of service. Many services are available. This is just one of them.

Senator Callbeck: You have mentioned that they are subject to the regulations under the Motor Vehicle Act.

Le sénateur Phalen: À l'aéroport de Tampa, quand vous sortez de l'aérogare, vous n'avez qu'à vous présenter au kiosque et à vous inscrire. Par exemple, si un certain nombre de personnes désirent se rendre à un endroit précis, la navette peut faire cinq arrêts. Pouvez-vous empêcher cela?

M. Ferguson: Voici comment notre service fonctionne. À la sortie de l'avion, nos clients ont déjà leur réservation. Nous pouvons donc planifier le transport d'avance puisque nous savons combien d'arrêts nous devons effectuer.

Aux États-Unis, particulièrement à Tampa où le nombre de vacanciers est très grand, il n'existe pas de système de réservation. Les voyageurs arrivent, ils paient pour le service de transport qu'ils désirent obtenir, et une fourgonnette les conduit à destination. Si la fourgonnette est pleine, elle peut faire sept ou huit arrêts.

Le sénateur Phalen: Est-ce que du transport illégal par fourgonnette est effectué dans votre région?

M. Ferguson: Il y a du transport illégal par fourgonnette et par autocar partout. C'est pourquoi la loi doit être mise en application, mais cela requiert des fonds. Depuis quelques années, il est plus difficile de faire respecter la loi, par manque d'argent, je suppose. On peut adopter des lois, mais si on ne les applique pas, elles n'ont aucune efficacité.

La présidente: Comment vos tarifs se comparent-ils à ceux des voitures taxi?

M. Ferguson: Cela dépend de la localité. Par exemple, à Hamilton, pour le transport d'une seule personne, nos tarifs sont probablement de 50 à 60 p. 100 inférieurs à ceux des voitures taxi.

La présidente: Comment réalisez-vous des profits avec des tarifs aussi bas?

M. Ferguson: Je vais parler au nom de Airways Transit puisque c'est cette entreprise que je connais le mieux. Nous effectuons entre 50 000 et 60 000 transports aller-retour par année, ce qui représente près de 40 millions de passagers-kilomètres. Si nous pouvons maintenir un facteur de charge de quatre ou cinq passagers par transport aller-retour, nous pouvons faire des profits.

La présidente: En raison du volume?

M. Ferguson: Oui.

Le sénateur Callbeck: De nombreuses sociétés signent un accord avec les autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Par exemple, je crois qu'il existe une société de transport par autocar qui offre des services à Durham et qui est autorisée à se rendre à l'aéroport de Toronto. Cette société détient-elle un permis?

M. Ferguson: Elle détient un permis pour desservir un territoire en vertu de la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario. Elle est probablement la seule société à détenir un permis pour ce service particulier. Ce n'est qu'un service parmi tant d'autres.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que cette société était assujettie au règlement d'application de la Loi sur les véhicules de transport en commun de l'Ontario.

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Callbeck: Does the Toronto authority put any other restrictions on the company, for example, the kind of vehicle that is to be utilized?

Mr. Ferguson: The Greater Toronto Airports Authority, no. Basically, a vehicle cannot be more than 10 model years old and it must meet their inspectors' standards. It has to be in good shape and clean.

Senator Callbeck: Standards, apart from the regulations under the Motor Vehicle Act, are imposed by the Toronto authority; is that right?

Mr. Ferguson: They have standards of what that vehicle should look like. They do not do mechanical checks. That falls under Department of Transport.

Senator Callbeck: What about the price? Let us say a company has the contract in Durham to take people to the airport in Toronto. Can they charge whatever they like, or is the Toronto authority involved in that?

Mr. Ferguson: No. You only have to file your fares with the Greater Toronto Airports Authority. The great equalizer in the marketplace, and it is very, very effective, is the passengers tell you quite clearly when the price is not right for the service you are providing.

Over the last few years, particularly after the Gulf War, people are becoming far more demanding on what they expect for the money they are paying, and we are constantly being challenged to increase the level of service without increasing the fares.

No one tells you you have to do it. Believe me, the customer is very effective.

Senator Phalen: What would be the average fare from Pearson International Airport to downtown Toronto?

Mr. Ferguson: That is outside our bailiwick. The fares are split into approximately 16 areas. Downtown, say, Bay and Bloor, is about \$38 by airport limousine.

Senator Phalen: The shuttle that I used was much cheaper than a taxi. The taxi would have cost, to the area I was going, \$40 American as opposed to \$15 for the shuttle. The shuttle was every bit as comfortable and convenient.

Mr. Ferguson: Of course, the shuttle has four or five fare-paying passengers. They will get \$75 for the trip.

The Chairman: Thank you, Mr. Ferguson.

The committee adjourned.

M. Ferguson: Oui.

Le sénateur Callbeck: Les autorités aéroportuaires de Toronto imposent-elles d'autres restrictions à cette société, par exemple quant au genre de véhicule qui doit être utilisé?

M. Ferguson: Pas les autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Essentiellement, le modèle de véhicule ne peut dater de plus de dix ans, et il doit répondre aux normes d'inspection. Il doit aussi être en bon état et propre.

Le sénateur Callbeck: D'autres normes que celles du règlement d'application de la Loi sur les véhicules de transport en commun sont imposées par les autorités aéroportuaires de Toronto, n'est-ce pas?

M. Ferguson: Elles ont des normes quant au genre de véhicule utilisé. Elles ne font aucune vérification mécanique. Cela relève du ministère des Transports.

Le sénateur Callbeck: Qu'en est-il du prix? Supposons qu'une société a obtenu un contrat en vertu duquel elle prend des passagers à Durham pour les conduire à l'aéroport de Toronto. Peut-elle exiger le tarif qu'elle veut? Les autorités aéroportuaires de Toronto ont-elles leur mot à dire à ce sujet?

M. Ferguson: Non. Il suffit de soumettre les tarifs aux autorités aéroportuaires du Grand Toronto. Ce qui permet le mieux d'égaliser les prix sur le marché, ce sont les passagers qui font clairement savoir à une entreprise que ses prix sont trop élevés.

Depuis quelques années, surtout depuis la guerre du Golfe, les gens sont de plus en plus exigeants, et nous devons constamment hausser le niveau de service que nous fournissons sans augmenter nos tarifs.

Il n'est pas nécessaire que quelqu'un nous dise de le faire; l'opinion du client suffit.

Le sénateur Phalen: Quel est le tarif moyen de transport de l'aéroport international Pearson jusqu'au centre-ville de Toronto?

M. Ferguson: Ce n'est pas dans notre secteur. Les tarifs sont répartis en 16 secteurs environ. Jusqu'au centre-ville, disons jusqu'à l'intersection Bay et Booth, le tarif est d'environ 38 \$ pour le service de limousine de l'aéroport.

Le sénateur Phalen: Le service de navette que j'ai utilisé était beaucoup moins coûteux que celui d'une voiture taxi. Pour me rendre à destination, la course en taxi m'aurait coûté 40 \$US, contre 15 \$ en navette. Pourtant, la navette était tout aussi confortable et tout aussi pratique.

M. Ferguson: Bien entendu, la navette peut prendre quatre ou cinq passagers payants, ce qui fait 75 \$ en tout.

La présidente: Merci, monsieur Ferguson.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:30 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, this evening we have witnesses from the Canadian Urban Transit Association, a national body representing the urban public transit sector across Canada.

Although our mandate is intercity busing, urban systems are an important part of the public transportation sector and occasionally overlap with intercity markets. We look forward to learning more about the concerns of urban systems.

For the benefit of our witnesses, I will say a few words about why we have been asked to study intercity busing. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode is expensive; however, it can go virtually everywhere and it is environmental friendly.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before and are travelling by automobile; it could be that more people are living in big cities; it could be that there is too much government regulation; or it could be that government regulation varies too much from province to province.

This is what we hope to find in the weeks and months to come. We will now hear from our witnesses, Mr. Michael Roschlau and Mr. Leck, from the Canadian Urban Transit Association.

Mr. Michael Roschlau, President and Chief Executive Officer, Canadian Urban Transit Association: Thank you very much, Madam Chair, for inviting us to appear before you this afternoon.

Our association, CUTA, is a non-profit body that has been around for almost 100 years. CUTA represents the interests of the public transit community across this country, including about 100 municipal and regional public transit systems, several hundred businesses that supply the public transit industry, as well as other associations and organizations that are affiliated with public transit.

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 30 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

La sénatrice Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Honorables sénateurs, nous accueillons ce soir nos témoins de l'Association canadienne du transport urbain, organisme national qui représente l'ensemble du secteur du transport public urbain au Canada.

Bien que notre mandat touche tout particulièrement le transport interurbain par autocar, les réseaux de transport public urbain représentent un élément important du secteur du transport public et leur rôle et celui de l'industrie du transport interurbain par autocar se chevauchent par moments. Par conséquent, nous souhaitons nous renseigner davantage sur les préoccupations des responsables des réseaux urbains.

Pour la gouverne de nos témoins, je vais me permettre de vous expliquer brièvement les raisons pour lesquelles on nous a demandé de faire une étude sur l'industrie du transport interurbain par autocar. Essentiellement, le problème de l'industrie du transport interurbain par autocar, c'est que sa clientèle est en baisse progressive depuis plusieurs dizaines d'années. Ce déclin est d'autant plus troublant que ce moyen de transport constitue un élément important du réseau de transport des voyageurs. Les autocars coûtent cher, mais ils présentent l'avantage de pouvoir aller n'importe où et de respecter l'environnement.

Ce déclin peut s'expliquer de plusieurs façons. Il est possible que les gens aient actuellement plus de moyens et qu'ils peuvent donc se permettre de prendre leur propre voiture; il est également possible que plus de gens habitent les grandes villes; une autre hypothèse serait que la réglementation gouvernementale est excessive, ou encore qu'elle varie trop d'une province à l'autre.

Ainsi au cours des semaines et mois à venir, nous espérons approfondir la situation. Je cède donc tout de suite la parole à nos témoins, soit M. Michael Roschlau et M. Leck de l'Association canadienne du transport urbain.

M. Michael Roschlau, président-directeur général, Association canadienne du transport urbain: Merci beaucoup, madame la présidente, de nous avoir invités à comparaître devant le comité cet après-midi.

Notre association, l'ACTU, est une société à but non lucratif qui existe depuis presque une centaine d'années. L'ACTU représente les intérêts du secteur du transport en commun à l'échelle du Canada, y compris une centaine d'agences de transport en commun municipales et régionales, plusieurs centaines d'entreprises qui sont les fournisseurs de l'industrie du transport en commun, et d'autres associations et organismes qui sont affiliés au secteur du transport en commun.

With regard to the mandate of this particular study and the issue of intercity busing, clearly, urban transit is a peripheral issue, as we are largely focused on urban and regional transportation. There is the potential, however, for overlap, as well as the potential for impact, depending on where the federal government decides to go with this issue, especially in the event that there could be legislation that might result in potential deregulation of extraprovincial bus carriers.

By way of background, urban transit is increasingly being called upon to serve a variety of interests, such as to increase choice in mode for urban mobility, to provide access to persons with disabilities to travel freely around urban areas, to improve the efficiency with which we move around our cities, to help with improving environmental issues by attracting more and more people out of singleoccupancy vehicles and onto public transportation, and to find a more economically efficient way of providing that mobility by moving more people on less road space as our cities grow.

Clearly, the attractiveness of public transit to its current customers and its potential customers, especially those who may currently be using private forms of personal transportation, depends on speed, comfort, ease of travel, minimal transferring, ease of fare payment options, simplicity of access and use. That, in turn, depends on being able to provide as seamless a network as possible of services that allow people to travel from their origin to their destination, be that from home to work, from home to school, to recreation or health care, or whatever that may be.

In order for it to be seamless, it needs to be coordinated in an integrated network-type fashion, whether that is a series of bus routes that are connected through seamless transfers or whether it is buses and rail that work together, as is the case in Toronto with the subway or in cities that have commuter rail and bus networks that allow for direct connections that are timed through their schedules to connect and that also allow for easy connections from a fare point of view.

Having said that, the primary concern that the transit association has in regard to potential deregulation is the unintended consequences that could occur if such legislation were put into place and what could potentially happen with extraprovincial bus undertakings that could, in a deregulated federal environment, be in a position to provide independent competing service in urban areas that would negate the network effects of an urban transit system.

En ce qui concerne votre mandat touchant l'industrie du transport interurbain par autocar qui est à l'origine de cette étude, il est certain que les intérêts de l'ACTU par rapport à cette étude sont d'une nature périphérique, puisque notre principal domaine d'intérêt est celui des transports urbains et régionaux. Il existe, toutefois, la possibilité de chevauchement entre nos sphères d'opération, ainsi que la possibilité d'impact dans la mesure où le gouvernement fédéral déciderait d'agir dans ce domaine, et surtout d'adopter une loi ayant pour éventuel résultat de déréglementer le secteur du transport extraprovincial par autocar.

Pour faire un peu l'historique de la question, il convient de signaler que les services de transport en commun urbain sont de plus en plus appelés à répondre à une gamme d'intérêts différents, c'est-à-dire d'élargir le choix des modes de transport pour favoriser la mobilité urbaine, d'assurer l'accès aux personnes handicapées afin qu'elles puissent se déplacer librement autour des zones urbaines, d'améliorer la capacité des citoyens de se déplacer efficacement et rapidement, d'aider à régler nos problèmes environnementaux en persuadant de plus en plus de citoyens à opter pour les transports en commun au lieu de se déplacer seuls dans leurs véhicules personnels, et de trouver une façon plus efficace d'assurer la mobilité en transportant plus de citoyens tout en occupant moins de place sur les routes, un facteur particulièrement important dans le contexte de l'expansion de nos villes.

De toute évidence, l'attrance qu'éprouvent les clients actuels et potentiels — surtout ceux qui recourent actuellement à une forme de transport personnel privé — pour le transport en commun dépend de la rapidité et de la facilité des déplacements, du degré de confort, de la réduction minimum des correspondances, de la facilité avec laquelle les clients peuvent opter pour l'une ou l'autre méthode de paiement, et de la simplicité d'accès et de recours aux services. Pour cela, il faut être en mesure d'offrir aux citoyens un réseau de services aussi intégrés que possible, de sorte que les clients puissent se rendre facilement à leur destination, que ce soit un trajet entre la maison et le travail, entre la maison et l'école, des services de loisirs ou des établissements de soins, etc.

Pour que les services soient vraiment intégrés, ils doivent être coordonnés et assurés dans le cadre d'un véritable réseau, que cela prenne la forme d'une série d'itinéraires d'autocars qui sont liés les uns aux autres au moyen de correspondances continues ou de collaboration étroite entre les services d'autocar et ferroviaires, comme c'est le cas à Toronto pour le métro ou dans des villes dotées de réseaux de services de train et d'autocar de banlieue qui assurent des liaisons directes selon un horaire qui permet aux voyageurs d'arriver facilement à leur destination sans avoir à payer de multiples tarifs.

Cela dit, la principale préoccupation de l'Association du transport urbain touche les conséquences involontaires de la déréglementation si elle devait se concrétiser à la suite de l'adoption d'une loi et la possibilité que les entreprises extraprovinciales de transport puissent, dans un environnement déréglementé, assurer des services indépendants concurrentiels en milieu urbain qui annuleraient les avantages d'un réseau de services de transport public urbain.

I will stop here, in terms of background comments, and defer to my colleague, Brian Leck, to address some of the legal implications.

Mr. Brian Leck, Honorary Counsel, Canadian Urban Transit Association: Although CUTA's concern is a very narrow one, it is potentially a significant one for urban transit. It relates primarily to a possible drafting change that may be initiated with a view to deregulation of intercity and interprovincial transit in Canada.

The fundamental starting point is that extraprovincial bus undertakings are a subject of federal jurisdiction. Case law establishes that under sections 91 and 92 of the Constitution Act, 1867, that is something the federal government has power to address and to deal with. Under the current Motor Vehicle Transport Act, power has been delegated specifically to the provinces. That power is contained in sections 4, 5 and 6.

What that says, essentially, is that although this is a federal matter, provinces can legislate with respect to extraprovincial bus undertakings in a particular province. Intraprovincial bus routes, whether they are intercity within a province or in urban areas, by virtue of that delegation of power down to the province, allow a province to control things such as municipal urban transit. In fact, that is what has happened in most provinces. In Ontario, and I touch on this in our written presentation, there are two primary means by which this is achieved. One is a direct provincial piece of legislation that empowers an agency, a commission, to have in effect a monopoly, to have exclusive responsibility and authority for transit within a specific urban area. The City of Toronto Act, No. 2, is one example of that: The Toronto Transit Commission is given the power and the exclusive authority to operate urban transit within the jurisdiction of the City of Toronto.

The second means by which that is achieved is under general legislation in the Ontario Municipal Act, which allows cities, by bylaws, to establish, in effect, exclusive authority for various departments under their umbrella of control to run transit. That works very nicely because, for the reasons outlined in Mr. Roschlau's submission, it is important that there not be six, seven or eight competing enterprises within one city trying to cherry-pick routes and offer conflicting and competing services.

The problem arises because some interest groups wish to deregulate and to focus on safety as the prime, if not the sole, regulatory regime. As a concept, that is not something with which the Canadian Urban Transit Association disagrees, except for one

Voilà donc ce que je voulais vous dire au sujet de l'historique de la question et je vais maintenant céder la parole à mon collègue, Brian Leck, qui va vous entretenir des éventuelles répercussions juridiques.

M. Brian Leck, conseiller juridique honoraire, Association canadienne du transport urbain: Bien que les préoccupations de l'ACTU sont bien spécifiques, elles sont sérieuses étant donné que les conséquences pour le secteur du transport urbain pourraient être considérables. Nos préoccupations portent essentiellement sur la possibilité qu'on modifie la législation en vue de déréglementer les services de transport interurbain et interprovincial au Canada.

Le point de départ fondamental de toute exploration de la question est le constat que les entreprises extraprovinciales de transport relèvent de la responsabilité du gouvernement fédéral. La jurisprudence relative aux articles 91 et 92 de la Loi constitutionnelle de 1867 établit le droit du gouvernement fédéral d'adopter des mesures dans ce secteur d'activité. Or, aux termes de la Loi sur les transports routiers, ce pouvoir, explicité aux articles 4, 5 et 6, est délégué aux provinces.

Ce que cela signifie essentiellement, c'est que même si cette question relève de la responsabilité des autorités fédérales, les provinces peuvent adopter des lois touchant les entreprises extraprovinciales de transport. Du fait de la délégation de ce pouvoir aux provinces, s'agissant d'itinéraires d'autocars intraprovinciaux, qu'il s'agisse de services interurbains au sein d'une province ou en milieu urbain, les pouvoirs délégués aux provinces dans ce domaine leur permettent de contrôler les services de transport public interurbain au niveau municipal. C'est d'ailleurs ce qui s'est produit dans la plupart des provinces. En Ontario — et j'en parle justement dans notre mémoire — il y a essentiellement deux façons d'atteindre cet objectif: premièrement, en adoptant une loi provinciale qui crée une situation de monopole en accordant à une agence ou commission la responsabilité exclusive d'assurer les services de transport public dans une zone urbaine précise. La Loi no 2 sur la Ville de Toronto en est un bon exemple: elle accorde à la Toronto Transit Commission le pouvoir exclusif d'assurer des services de transport public urbain dans la zone relevant de la responsabilité de la Ville de Toronto.

L'autre façon d'atteindre ce même objectif consiste à passer par une loi ontarienne d'ordre général, soit la Loi sur les municipalités, qui permet aux villes, de par l'adoption de règlements administratifs, d'accorder aux divers ministères qui relèvent de leur responsabilité le pouvoir exclusif d'assurer les services de transport en commun. Cela donne en réalité de très bons résultats car, pour les raisons évoquées par M. Roschlau, il faut éviter de créer une situation où six, sept ou huit entreprises rivales dans une même ville choisissent des itinéraires qui les intéressent le plus et offrent par conséquent des services concurrents et incompatibles.

Le problème découle du fait que certains groupes d'intérêt préconisent la déréglementation et souhaitent que les principales sinon les seules exigences s'articulent autour de la sécurité. L'Association canadienne du transport urbain n'est pas en

proviso. The proviso is that the provincial powers to regulate urban transit be maintained. That is absolutely crucial. If that is not maintained, then the province potentially, and I would submit probably, loses the ability to regulate in any way intraprovincial operations. An enterprise could establish itself as operating some routes interprovincially but at the same time operate certain routes within a city as part of its enterprise. The provincial legislation would be deemed to be inoperative with respect to that extraprovincial bus undertaking.

The logic behind that is that the federal government would be seen to be implementing a regime where the only regulatory control is with respect to safety or is very limited. That would conflict with what would be seen or perceived to be an attempt by the province to regulate that very federal area.

In view of that conflict, the principle of paramountcy would dictate that the federal legislation would rule the day. In that event, you could have a situation where you would have competing extraprovincial bus undertakings in effect operating and competing against urban transit organizations in the various cities of Canada at the federal level.

That is a situation that we do not want to have to address at some point in the future. It is a legal argument that someone may present to a court if, for some reason, this delegation of power by the federal government to the provinces is not properly protected or addressed in any future legislation.

The Chairman: There are a number of federal initiatives in progress to examine urban transportation. Transport Canada has just released three studies on urban transit. What are the key issues in urban transportation today? Is it primarily funding, or are there other significant issues?

Mr. Roschlau: Clearly, there are many significant issues. Currently, funding is probably the central one, given that municipalities across this country are finding it increasingly difficult to maintain their financial support for public transit services, at a time when ridership is increasing. As well, at this time, there are significant demands on public transit to cater to certain mandates, such as helping to alleviate traffic congestion, helping to reduce pollution and helping to increase general urban mobility in our cities. Clearly, funding is a critical issue, as is modernization of the infrastructure, improving the quality of service and being able to speed up the ability of the transit systems to make themselves fully accessible to persons with disabilities.

The Chairman: Several carriers, academics and government representatives have suggested that public transit systems tend to expand and squeeze out private intercity carriers who could offer riders a wider range of nonsubsidized service. How would you respond to that view?

désaccord avec ce concept, si ce n'est pour une chose: il faut que le pouvoir des provinces de régir les services de transport en commun soit maintenu. C'est tout à fait critique. Si ce pouvoir n'est pas maintenu, il est possible, et à mon avis, même probable, que la province perde la capacité de réglementer les opérations intraprovinciales. Ainsi une entreprise pourrait s'implanter et desservir certains itinéraires interprovinciaux tout en desservant certains autres itinéraires dans une ville. La loi provinciale serait considérée inopérante en ce qui concerne les activités des entreprises extraprovinciales de transport.

La logique qui sous-tend tout cela, c'est que le gouvernement fédéral donnerait l'impression d'avoir un régime de réglementation qui se limite à toutes fins utiles à des mesures de sécurité. Ce serait considéré ou perçu comme une tentative de la part de la province de réglementer certaines activités qui relèvent de la responsabilité du fédéral.

Face à cette contradiction selon le principe de la suprématie, c'est la loi provinciale qui l'emporterait. Dans ce cas, il pourrait arriver que des entreprises extraprovinciales de transport en exploitation concurrencent directement des sociétés de transport public urbain dans les différentes villes du Canada, et ce au niveau fédéral.

Voilà une situation que nous préférons éviter à l'avenir. C'est cet argument juridique que quelqu'un pourrait faire valoir devant un tribunal si, pour une raison ou une autre, cette délégation de pouvoirs aux provinces par le gouvernement fédéral n'est pas adéquatement protégée ou prise en compte dans toute loi future.

La présidente: Plusieurs initiatives fédérales visant à examiner le secteur des transports urbains sont actuellement en cours. Transports Canada vient de publier trois études qui touchent le transport urbain. Quelles sont les principales difficultés dans ce secteur de nos jours? Est-ce surtout celle du financement, ou y a-t-il d'autres problèmes importants?

M. Roschlau: Il y a de nombreux problèmes. À l'heure actuelle, celui du financement est sans doute le problème central, étant donné que les municipalités canadiennes ont de plus en plus de mal à maintenir l'appui financier qu'elles accordent aux services de transport public, surtout que le nombre d'utilisateurs augmente. En même temps, on demande aux services de transport public de remplir plusieurs mandats — par exemple, d'aider à réduire les encombrements et la pollution tout en rehaussant de façon générale la mobilité des gens vivant en milieu urbain. De toute évidence, la question du financement est tout à fait critique, et il en va de même pour la modernisation de l'infrastructure, l'amélioration de la qualité du service et des mesures accélérées pour permettre aux services de transport public d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées.

La présidente: Un grand nombre de transporteurs, d'universitaires et de représentants gouvernementaux sont d'avis que les systèmes de transport public ont tendance à s'élargir et à éliminer les transporteurs interurbains privés qui pourraient en réalité offrir une plus vaste gamme de services non subventionnés. Qu'en pensez-vous?

Mr. Roschlau: Generally speaking, there are few areas where that occurs. It might be in the suburban areas of the largest cities where there are corridors that may have been or may be served by private carriers. As the transit service areas expand, decisions may be made provincially, municipally or regionally to incorporate those services into a unified regional transportation network. GO Transit in the Toronto area is one example.

There is, however, nothing to prevent a collaborative arrangement from being established whereby the regional or local authority could work together with the private carrier in providing that service or, indeed, under some kind of contractual arrangement where the private carrier may be operating a service on behalf of a municipal or regional authority. There are several examples now of where that is the case.

The Chairman: Some stakeholders are calling for the deregulation of intercity busing as a means to reverse the decline in intercity bus use. Do you have a position on that policy?

Mr. Roschlau: We are very much in favour of measures that would increase the use of intercity bus services. It is clear that they are cost effective and an environmentally friendly way of travelling.

In terms of how one might revitalize the intercity bus industry, the concern that we have around deregulation is mostly specific to its potential impact on urban areas. We do not have a specific position on how it would impact intercity carriers.

Senator Spivak: Mr. Leck, for my benefit and, perhaps, for the benefit of other members of the committee, could you again outline the federal, provincial and municipal authorities regarding intercity busing and urban bus transportation? I know about the federal government delegating; however, I did not quite follow your argument for how deregulation might affect the provincial powers that have been delegated. Could you go over that again, please?

Mr. Leck: Currently, because of the delegation of power from the federal government to the provinces, there is no issue or concern for urban transit agencies or municipalities. Because of this delegation of power from the federal government to the provinces, the provinces can, without any concern about a constitutional issue arising, through respective municipal acts or through the City of Toronto Act, for example, say, "In this area of the city of Toronto, the TTC shall have exclusive authority to operate public transit vehicles, such as buses, subways, or whatever." If an extraprovincial bus undertaking attempted to move into that market and operate service from Toronto to Quebec but also started to operate competing routes up and down Yonge and Eglinton, maintaining that it is all part of its federal endeavour, that it is a tangent part of its business, the provinces

M. Roschlau: De façon générale, c'est assez rare. Cela pourrait être le cas dans les banlieues de grandes villes où certains itinéraires sont desservis par des transporteurs privés ou l'ont déjà été. À mesure que la zone de desserte des sociétés de transport public s'élargit, les autorités provinciales, municipales ou régionales peuvent décider de fusionner tous ces services pour créer un réseau intégré de transport régional. GO Transit dans la région de Toronto serait un exemple de ce genre de réseau.

Par contre, rien n'empêcherait les autorités régionales ou locales de travailler avec un transporteur privé pour assurer ce service ou de conclure une entente contractuelle en vertu de laquelle le transporteur privé assurerait un certain service au nom de l'administration municipale ou régionale. Il y a déjà plusieurs exemples de collaboration de ce genre.

La présidente: Certains intervenants clés revendiquent la déréglementation des services de transport interurbain par autocar afin de renverser la tendance actuelle à la baisse en ce qui concerne l'utilisation des services de ce type. Avez-vous pris position là-dessus?

M. Roschlau: Nous sommes tout à fait en faveur de mesures qui permettraient d'accroître l'utilisation des services de transport interurbain par autocar. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit là d'un moyen de transport à la fois économique et écologique.

Pour ce qui est de savoir comment on pourrait redynamiser le secteur du transport interurbain par autocar, je dois dire que nos préoccupations en matière de déréglementation concernent surtout l'éventuelle incidence de cette dernière sur les services en milieu urbain. Nous n'avons donc pas de position sur l'impact que cela pourrait avoir sur les transporteurs interurbains.

Le sénateur Spivak: Monsieur Leck, pour ma gouverne et peut-être pour celle des autres membres du comité, pourriez-vous expliquer encore une fois quels sont les pouvoirs des autorités fédérale, provinciales et municipales en ce qui concerne le transport interurbain par autocar et le transport urbain par autobus? Je sais que le gouvernement fédéral délègue certains pouvoirs; mais je n'ai pas bien suivi votre argument en ce qui concerne l'incidence de la déréglementation sur les pouvoirs délégués aux provinces. Pourriez-vous répéter votre explication?

M. Leck: À l'heure actuelle, étant donné que le gouvernement fédéral délègue certains pouvoirs aux provinces, les sociétés de transport urbain et les municipalités n'ont pas de souci à se faire. Étant donné les pouvoirs qui leur sont délégués par les autorités fédérales, les provinces peuvent, sans craindre de violer la Constitution par l'entremise de lois municipales ou de la Loi sur la Ville de Toronto, à titre d'exemple, déterminer que dans la ville de Toronto, la Toronto Transit Commission aura le pouvoir exclusif d'exploiter des véhicules de transport public, tels que les autobus, les métros, etc. Ainsi si une entreprise extraprovinciale de transport voulait à la fois desservir le corridor Toronto-Québec et concurrencer la TTC en assurant le service pour certains itinéraires le long des rues Yonge et Eglinton, par exemple, en prétendant que ces services font partie intégrante de ses activités,

are now empowered to disagree. They have authority through this delegation of power from the federal government to say that a bus undertaking cannot do that.

The problem arises when, in furtherance of an objective that some interest groups have, there is a thought to deregulate interprovincial transit. Part of the federal thinking might go like this: "There are all these competing and conflicting regulatory regimes in different provinces. They are inconsistent and create unfairness. There is not an even playing field. They create a lot of confusion and economic hindrances for companies. Therefore, we should focus our regulatory regime on safety performance assessments, insurance, safe vehicles and perhaps a few other things. We should remove the province's authority to clutter up the regulatory regime with all these competing and conflicting provincial regulatory regimes." With that line of thinking, they would remove *holusbolus* the entire delegation of power to the provinces.

The problem then is that you have a province, such as Ontario, with a regulatory regime that limits the ability of other carriers, extraprovincial or intraprovincial, from operating in urban areas. The argument will look like this: We are an extraprovincial bus undertaking, and the federal government has expressed an intent that no other regulations apply, certainly not provincially, other than the safety-related regulations; therefore, Ontario, your attempt to regulate the extraprovincial bus undertaking is in conflict with the federal intent. Based on *paramountcy*, the provincial legislation would be rendered, in my view, inoperative and ineffective with respect to that extraprovincial bus undertaking.

Senator Spivak: This is an important point. In effect, what we have is a patchwork standard. We do not have national standards even though it is within the federal government's jurisdiction. I did not think it was just for safety. In any case, there are different regimes in different provinces.

What you are suggesting as a solution, if that is a desirable goal, is not deregulation. Perhaps the federal government should take back those intraprovincial powers. Then what?

Mr. Leck: I think I speak on behalf of Canadian Urban Transit Association when I say we have no objection to deregulation. We are neither pro nor con.

Senator Spivak: That is why I am puzzled.

activités qui sont autorisées par le fédéral, les provinces seraient en mesure de contester cette action. De par les pouvoirs qui leur sont délégués par le gouvernement fédéral, les provinces peuvent décréter qu'une entreprise de transport n'a pas le droit de faire ce genre de chose.

Le problème se pose lorsqu'il est question de déréglementer les activités de transport interprovincial afin d'atteindre un objectif qui émane de certains groupes d'intérêt. À ce moment-là, les autorités fédérales pourraient se dire: «Il existe toutes sortes de régimes de réglementation concurrents et contradictoires dans les diverses provinces. Ces régimes sont incompatibles les uns avec les autres et donnent lieu à des injustices. Tout le monde n'est pas sur un pied d'égalité. Ces régimes entraînent de la confusion et présentent des obstacles économiques pour les entreprises. Par conséquent, nous ferions mieux d'axer notre régime de réglementation sur des évaluations du bilan de sécurité des intéressés, l'obligation d'avoir des assurances et des véhicules sécuritaires, etc. Ainsi il convient de supprimer le pouvoir des provinces de compliquer le régime de réglementation en y greffant des mesures de réglementation provinciales concurrentes et contradictoires.» Selon cette logique, le fédéral déciderait d'éliminer complètement la délégation des pouvoirs aux provinces.

Le problème, c'est que des provinces comme l'Ontario ont un régime de réglementation qui limite le droit d'autres transporteurs, extraprovinciaux ou intraprovinciaux, de desservir des zones urbaines. Voilà l'argument qu'ils feront valoir: nous sommes une entreprise extraprovinciale de transport, et le gouvernement fédéral a décidé qu'aucune autre réglementation — et certainement pas provinciale — nous visera, si ce n'est celle qui porte sur la sécurité; par conséquent, vous, les autorités ontariennes et votre désir de réglementer notre entreprise extraprovinciale de transport, est incompatible avec la volonté fédérale. Étant donné le principe de la suprématie des lois fédérales, la législation provinciale deviendrait à mon avis inopérante et ne pourrait donc viser cette entreprise extraprovinciale de transport.

Le sénateur Spivak: Vous soulevez un point important. Pour le moment, nous avons effectivement un ensemble de normes différentes. Nous n'avons pas de normes nationales, même si cela relève de la responsabilité du fédéral. Je ne pensais pas que ça concernait uniquement la sécurité. Quoi qu'il en soit, le fait est qu'il existe des régimes différents dans les diverses provinces.

Ce que vous proposez comme solution, si cet objectif nous semble souhaitable, ce serait de ne pas déréglementer ce secteur. Peut-être que le gouvernement fédéral devrait envisager de reprendre ses pouvoirs intraprovinciaux. Qu'arriverait-il à ce moment-là?

M. Leck: Je crois pouvoir affirmer au nom de l'Association canadienne du transport urbain que nous ne sommes pas opposés à la déréglementation. C'est-à-dire que nous ne sommes ni pour ni contre.

Le sénateur Spivak: C'est justement ça que je ne comprends pas.

Mr. Leck: The only concern we have is this issue of the delegation of power to the provinces.

Senator Spivak: But that is important.

Mr. Leck: The issue could be left as a general delegation of regulatory power but that, at the very least, there be an ability in the province to exercise control over an authority overseeing urban transit operations. There may be many other types of regulations that provinces exercise.

Senator Spivak: Is it possible to deregulate intraprovincial busing powers and to keep urban transit within the powers of the province government?

Mr. Leck: I am suggesting it as an option.

Senator Spivak: You are not suggesting that you are opposed to deregulation of the intraprovincial busing network.

Mr. Leck: No.

Senator Spivak: You are saying that you accept the current patchwork of standards and regulations. I am particularly interested in trucks and that you think that ought not to be remedied; correct?

Mr. Leck: No. With all due respect, senator, there are two ways to protect the interests of urban transit. One is with the current legislation, which is effectively sections 4, 5 and 6, which have a broad delegation and create this patchwork. We are neither for nor against that. That would protect the interests of urban transit.

A second way to do that, and this is highlighted on page 2 of our written submission, about two thirds of the way down the page, is to suggest that the new legislation either adopt the provisions of the current Motor Vehicle Transport Act, sections 4, 5 and 6, which would be the status quo, in effect, and it would protect urban transit, or alternatively, as a minimum, that any new legislation explicitly provide that it does not limit the ability of a province or combination of provinces to regulate extraprovincial bus undertakings when they are operating within one municipality or within a contiguous urban area, whether such urban areas are within one province or more than one. That deals with situations like Ottawa.

Senator Spivak: The only thing that puzzles me is why you are so neutral with the issue of regulation or deregulation.

Perhaps that is too lengthy and I should yield to another senator.

Mr. Roschlau: Perhaps I can elaborate on the question Senator Spivak raised regarding the patchwork across the country. As it turns out, the type of regulation that currently exists, as it applies

M. Leck: Notre seule préoccupation s'articule autour de cette question de délégation de pouvoirs aux provinces.

La sénatrice Spivak: Oui, mais c'est bien important.

M. Leck: Ce qui pourrait rester, ce serait une délégation générale de pouvoirs de réglementation, mais il faut au moins que la province ait le pouvoir de contrôler les activités d'une société de transport urbain. Il y a peut-être d'autres types de règlements que les provinces peuvent faire.

Le sénateur Spivak: Serait-il possible de déréglementer le secteur intraprovincial et de faire en sorte que les autorités provinciales puissent continuer d'être responsables du transport urbain?

M. Leck: C'est l'une des options que nous proposons.

La sénatrice Spivak: Donc, vous n'êtes pas contre la déréglementation du réseau de transport intraprovincial.

M. Leck: Non.

Le sénateur Spivak: Vous dites que vous acceptez le fait qu'il existe un ensemble de normes et de règlements disparates à l'heure actuelle — ce qui touche les camions m'intéresse tout particulièrement — et qu'à votre avis, il n'y a pas lieu de prendre des mesures pour corriger la situation. C'est bien ça?

M. Leck: Non. Écoutez, sénatrice, il y a deux façons de protéger les intérêts des services de transport urbain. La première consiste à maintenir la loi actuelle, et notamment les articles 4, 5 et 6 de cette loi, qui prévoit une délégation générale de pouvoirs, créant ainsi cet ensemble de mesures disparates. Nous ne sommes ni pour ni contre cette réalité. Voilà qui permettrait de protéger les intérêts des services de transport urbain.

Une deuxième façon d'y parvenir — et il en est question à la page 2 de notre mémoire, vers le bas de la page — serait de proposer que toute nouvelle loi incorpore les dispositions de l'actuelle Loi sur les transports routiers, et plus précisément les articles 4, 5 et 6 de cette loi, de façon à maintenir le statu quo et de protéger ainsi les services de transport urbain, ou encore — et ce serait le strict minimum à notre avis — de faire en sorte que toute nouvelle loi précise qu'aucune restriction ne vise le pouvoir d'une province ou de plusieurs provinces de réglementer les entreprises extraprovinciales de transport lorsqu'elles mènent des activités dans une municipalité ou zone urbaine contiguë, que ces zones urbaines se trouvent dans une même province ou dans plusieurs provinces. Ainsi la situation de villes comme Ottawa serait couverte.

La sénatrice Spivak: Je ne comprends toujours pas pourquoi vous êtes si neutres sur la question de la réglementation ou de la déréglementation.

Peut-être que je prends trop de temps et je devrais céder la parole à un autre sénateur.

M. Roschlau: Je pourrais peut-être ajouter un complément de réponse à la question posée par le sénateur Spivak concernant cet ensemble de mesures disparates au Canada. Le fait est que les

to urban public transit undertakings, usually through various municipal acts in each province, is in fact very similar. There is little variation.

Senator Spivak: I am talking about the interprovincial.

Mr. Roschlau: I understand.

Senator Phalen: I have a question on your background information, gentlemen. You say that urban public transit provides mobility for persons with disabilities, either through specialized parallel service or through technological enhancements that allow for access to buses and railbased service.

Could you elaborate on that? I believe I know what you are talking about, and that is probably wheelchair accessibility. Could you elaborate just how accessible it is? What would be a specialized parallel service?

Mr. Roschlau: Typically, there are two types of urban public transportation services that are accessible to persons with disabilities. The first is what we call specialized public transportation. It is dedicated to a particular market and it operates on a doortodoor basis. It goes by different names in different communities. The service in Ottawa is called Para Transpo; in Toronto, it is Wheel Trans; and in Vancouver it is HandyDART. Typically, it is a small bus that has either a low floor with a ramp or a lift that will facilitate the access of someone in a wheelchair. It operates on a prebooking basis.

Senator Phalen: Is that the specialized service?

Mr. Roschlau: Yes. Increasingly, in the last number of years, what we call the conventional or main public transit service, that is the large buses, rail systems in some cities, have become more accessible as well. The main difference was the introduction seven or eight years ago of the concept of a lowfloor bus, which is a standard 35 to 40foot long bus having a floor almost at the level of the sidewalk. There are no steps inside the bus. A ramp folds out, enabling an individual in a wheelchair to get on the bus. That is a gradual process now as new buses are being acquired by the transit systems. They all have low floors.

Senator Phalen: How many people would those buses accommodate?

Mr. Roschlau: Typically, two on an average bus. It may be more on an articulated one.

Senator Phalen: Can vans play a role in public transportation?

règlements qui existent actuellement — du moins ceux qui visent les entreprises de transport urbain public — établis par suite de l'adoption de lois municipales dans chaque province, sont en réalité très semblables. Il y a peu de variations.

Le sénateur Spivak: Je parle de ceux qui visent le transport interprovincial.

M. Roschlau: Oui, je comprends.

Le sénateur Phalen: J'ai une question à poser au sujet de l'historique que vous nous avez fait tout à l'heure. Vous dites que les services de transport public urbain favorisent la mobilité des personnes handicapées, soit par l'entremise d'un service parallèle spécialisé ou des améliorations technologiques qui leur permettent d'avoir accès aux autobus et aux services ferroviaires.

Pourriez-vous m'expliquer de quoi il s'agit au juste? Je crois savoir de quoi vous parlez, et j'imagine que ça concerne l'accessibilité par les gens qui sont en fauteuil roulant. Mais j'aimerais savoir dans quelle mesure ces services sont vraiment accessibles. Et qu'entendez-vous par «service parallèle spécialisé»?

M. Roschlau: Normalement, il y a deux types de services de transport public urbain qui sont accessibles aux personnes handicapées. Le premier est ce qu'on appelle un service de transport public spécialisé. Ce service est assuré de porte à porte mais exclusivement à ce segment de la population. Le nom qu'on lui donne varie d'une collectivité à l'autre. À Ottawa, ce service est désigné par le nom Para Transpo; à Toronto, c'est Wheel Trans, et à Vancouver, HandyDART. Il s'agit typiquement d'un petit autobus dont le plancher est proche du sol et muni d'une rampe ou d'un monte-charge qui facilite l'accès d'une personne en fauteuil roulant. Il faut normalement réserver sa place à l'avance.

Le sénateur Phalen: C'est ça le service spécialisé dont vous parlez?

M. Roschlau: Oui, depuis plusieurs années, ce que nous appelons les services de transport public principaux ou classiques — c'est-à-dire les grands autobus et les trains dans certaines villes — sont également devenus plus accessibles. Ce qui a tout changé, ce fut l'introduction il y a sept ou huit ans d'un autobus à plancher surbaissé, c'est-à-dire un autobus qui fait 35 ou 40 pieds de long mais dont le plancher se trouve presque au niveau du trottoir. Il n'y a donc pas de marches à l'intérieur de l'autobus. Une rampe se déploie, de sorte qu'une personne en fauteuil roulant peut monter dans l'autobus. Les autobus deviennent progressivement plus accessibles à mesure que les services de transport en achètent. Tous ceux qu'ils achètent ont des planchers surbaissés.

Le sénateur Phalen: Quelle est la capacité de ces autobus?

M. Roschlau: Deux personnes handicapées normalement. Un autobus articulé peut en prendre plus.

Le sénateur Phalen: À votre avis, les fourgonnettes ont-elles un rôle à jouer dans le secteur des transports publics?

Mr. Roschlau: There are areas where vans can definitely play a role, especially where there is lowdensity development and where there is not enough demand to justify large buses. I think of Calgary and Vancouver, both of which have what they call a community shuttle concept.

Senator Phalen: Is that between communities?

Mr. Roschlau: It is within lower density residential areas. Typically, the shuttle operates as feeders either to a light rail line or to a trunk bus line, to accomplish economies of scale and also as part of the network. Calgary, Edmonton and Vancouver are three I can think of that have community shuttles that operate smaller vehicles that then feed into the main bus routes. Again, as part of the network, the timetables are integrated so that there is a direct connection and it facilitates that seamless trip.

Senator Callbeck: Mr. Roschlau, you have a concern about deregulation in the urban area, and you do not want to comment regarding intercity. You say you are in favour of measures to increase ridership. What measures should be taken?

Mr. Roschlau: The intercity bus industry is, generally speaking, outside of our area of representation and outside of the Canadian Urban Transit Association's mandate. As such, there are other associations that exist that represent the intercity bus industry, and I am sure you have heard from them earlier in your deliberations. My statement is simply that we support increased use of intercity bus services, but our association has not taken a position specifically on that area because it is outside of our mandate.

Senator Callbeck: Do you not have any ideas as to what measures should be reviewed?

Mr. Roschlau: It is not something that we have specifically reviewed within our mandate because it is not part of our sphere of operation.

Senator Callbeck: Have you done any studies on the deregulation of the busing industry? You have obviously looked at it in terms of the urban areas.

Mr. Roschlau: We have looked at it in terms of the potential impact that earlier proposals could have had legally in the urban context, but not beyond that.

Senator Callbeck: You have done some studies on it, have you? Have you looked at it in-depth?

Mr. Roschlau: We have done a review of the potential impact of earlier proposals on the urban and regional scale.

M. Roschlau: Dans certains cas, les fourgonnettes peuvent certainement jouer un rôle utile, notamment dans les zones à faible densité et où la demande n'est pas suffisante pour justifier de gros autobus. Là je songe surtout à des villes comme Calgary et Vancouver, qui ont toutes les deux adopté le concept des navettes communautaires.

Le sénateur Phalen: C'est un service qui est offert entre les différentes localités?

M. Roschlau: Entre les différentes zones résidentielles à faible densité. Normalement ces navettes assurent un service de raccordement avec le réseau de métro léger ou de liaison régionale par autocar, et ce afin de réaliser des économies d'échelle et de créer un réseau complet. Calgary, Edmonton et Vancouver sont les trois villes auxquelles je songe qui assurent un service de navette communautaire au moyen de plus petits véhicules qui alimentent ensuite les principaux itinéraires d'autobus. Encore une fois, comme tous ces services font partie d'un réseau intégré, les horaires sont établis de façon à assurer des liaisons directes et un service sans discontinuité.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Roschlau, vous avez certaines préoccupations concernant la déréglementation du secteur du transport urbain, mais vous ne voulez pas prendre position concernant l'industrie du transport interurbain. Vous dites que vous êtes en faveur de mesures visant à accroître la clientèle. À votre avis, quelles mesures s'imposent?

M. Roschlau: Le secteur du transport interurbain n'est pas celui que nous représentons et ne fait pas partie du mandat de l'Association canadienne du transport urbain. Il y a d'autres associations qui représentent l'industrie du transport interurbain par autocar, et je suis sûr que vous avez dû recevoir leurs témoignages dans le cadre de vos délibérations. Je vous dis simplement que nous sommes en faveur du recours accru aux services de transport interurbain par autocar, bien que notre association n'ait pas pris position sur cette question précise, étant donné qu'elle ne fait pas partie de notre mandat.

La sénatrice Callbeck: Avez-vous une opinion sur les mesures qu'il convient d'envisager?

M. Roschlau: Non, nous n'avons pas vraiment réfléchi à cette question précise, étant donné qu'elle est étrangère à notre mandat et à notre sphère d'activité.

Le sénateur Callbeck: Avez-vous fait des études sur la déréglementation de l'industrie du transport par autobus? Je sais que vous avez examiné la question du point de vue du transport en milieu urbain.

M. Roschlau: C'est-à-dire que nous nous sommes penchés sur la question en vue de déterminer l'éventuel impact, d'un point de vue juridique, de propositions précédentes sur les services en milieu urbain, mais c'est tout.

Le sénateur Callbeck: Vous avez donc fait des études là-dessus? Je suppose que vous avez examiné la question en profondeur.

M. Roschlau: Nous avons fait une étude de l'éventuel impact de propositions antérieures sur les services de transport urbains et régionaux.

Senator Callbeck: It says on your Web site that one of your goals is to raise public understanding of the larger issues affecting urban transportation to create and maintain a positive industry image. How do you do that?

Mr. Roschlau: Through a variety of initiatives, some of which involve producing materials that help explain the role of public transportation in urban areas and the benefits of increased use of public transportation. Right now, the industry is engaged in a nationwide public awareness campaign, which actually is an international public awareness campaign that we have undertaken in partnership with our U.S. sister association to generate a better understanding of the benefits, an understanding of public transportation versus personal transportation, and what can be accomplished by increasing the use of travelling together in buses, trains or subways as opposed to travelling individually in private cars. The goal is to generate a better understanding of the benefits, in terms of greenhouse gases and air quality, of quality of life in the community, the amount of space required for roads and parking, the investment that is required municipally and otherwise for roads and highways, and how increased use of public transportation can lead to a better quality of life in those various dimensions.

Senator Callbeck: How do you get that out to the public?

Mr. Roschlau: There are brochures on the subject. As well, in the last number of months, there have been messages on television, as well through our members locally or nationally. Our operating members are public transit agencies in cities and regions across the country; they are the local points of contact through their municipalities or regional governments as well in furthering that message.

Senator Callbeck: To come back to intercity buses then, do you not have any views or opinions on the level of intercity busing in Canada?

Mr. Roschlau: Our primary concern is with the urban and regional transportation, which is our mandate.

Senator LaPierre: I want to understand something. Do you represent the urban transit people?

Mr. Roschlau: Yes.

Senator LaPierre: In other words, you are totally regulated by the provinces, arising out of the Constitution Act, 1867, wherein municipal powers was given to provinces; correct?

Le sénateur Callbeck: Sur votre site Web, vous indiquez qu'un de vos objectifs consiste à sensibiliser la population à l'importance des enjeux essentiels touchant les services de transport urbains, et ce afin de créer et de maintenir une image positive de votre secteur d'activité. Comment faites-vous cela?

M. Roschlau: Par l'entremise d'une série d'initiatives, dont certaines consistent à préparer des documents expliquant le rôle des transports publics en milieu urbain et les avantages qui découlent d'une utilisation accrue des transports en commun. À l'heure actuelle, l'industrie participe à une campagne de sensibilisation du public à l'échelle à la fois nationale et internationale, puisque nous collaborons avec notre pendant américain pour faire mieux comprendre les avantages des transports publics par rapport aux transports personnels, et ce qu'il est possible de faire en intensifiant le recours aux services de transport par autobus, par train ou par métro au lieu de voyager seul dans sa propre voiture. Il s'agit de faire mieux comprendre les avantages du point de vue de la réduction des gaz à effet de serre et de l'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de la vie dans nos collectivités respectives, de l'espace requis pour construire des routes et des terrains de stationnement, des investissements que doivent faire les municipalités et d'autres autorités pour entretenir les routes les autoroutes, et du fait que l'utilisation accrue des transports en commun peut améliorer notre qualité de vie à tous ces différents égards.

Le sénateur Callbeck: Et comment faites-vous pour communiquer ce message au public?

M. Roschlau: Il y a des brochures sur la question. De plus, au cours des derniers mois, il y a eu des publicités à la télévision, et nous avons aussi cherché à communiquer ce message par le biais de nos membres à l'échelle locale ou nationale. Nos membres sont les responsables de services de transport publics dans les villes et régions de l'ensemble du Canada; par le biais de leurs municipalités ou de leurs administrations régionales, ils nous servent de points de contact locaux et peuvent aussi diffuser ce message.

Le sénateur Callbeck: Donc, pour revenir sur la question du transport interurbain par autocar, vous n'avez pas d'opinion sur le degré de services de transport interurbain par autocar au Canada?

M. Roschlau: Non; nous nous intéressons surtout aux services de transport urbains et régionaux, qui correspondent à notre mandat.

Le sénateur LaPierre: Je voudrais m'assurer de comprendre quelque chose. Ai-je raison de croire que vous représentez les responsables des services de transport urbain?

M. Roschlau: Oui.

Le sénateur LaPierre: Autrement dit, vos services sont entièrement régis par les provinces, par suite de la Loi constitutionnelle de 1867, qui accorde la responsabilité des municipalités aux provinces, n'est-ce pas?

Mr. Leck: I believe it is fair to say that all of the local transit companies — OC Transpo, the TTC, the London Transit Commission — are established under provincial legislation. They are considered to be generally a local matter within the province.

Senator LaPierre: Does it have anything to do with the federal government?

Mr. Leck: No.

Senator LaPierre: Therefore, it is totally provincial. Do you operate intercity, or do you only operate, for example, in the new City of Toronto and not in Mississauga?

Mr. Leck: Mr. Roschlau can better comment on other regions, but within Toronto the mandate for the TTC is strictly the City of Toronto. However, we also have the power to enter into agreements with other municipalities or municipal regions for crossborder service. There are situations where TTC vehicles leave the City of Toronto, for example, and go into Mississauga for some distance, or go into other areas, but it is not extensive. It is simply to provide an interconnection between various urban regions.

Senator LaPierre: Does the Mississauga system bring people to a certain point, following which they are picked up and brought into Toronto by the TTC?

Mr. Leck: That is right.

Mr. Roschlau: The interest is in providing the most convenient and attractive service possible to the customer. Customers tend not to be overly concerned about whether they are crossing a municipal boundary to get from home to work. In situations like Toronto or Montreal, where there are several municipal systems, every effort is made to coordinate those situations.

For example, in the Laval system, the bus comes across the bridge and pulls right into the terminus at HenriBourassa. The Réseau de transport de Longueuil comes across the Champlain Bridge into the downtown terminus in Montreal. In Mississauga, the transit system comes across into Toronto and drops off at the end of the subway line. Those connections, be they municipal or be they in conjunction with a regional system, like GO Transit in the GTA or the system in Montreal, may have local systems that connect with, say, the commuter train operated by GO as well as integrated fares.

Senator LaPierre: I approve of that. On the other hand, what they do cannot be called intercity transportation. It is merely a connecting point.

[Translation]

In terms of getting people off and back on again providing transportation, in other words.

M. Leck: Je ne crois pas me tromper en vous disant que toutes les sociétés de transport locales — que ce soit OC Transpo, la TTC ou la London Transit Commission — sont créées par suite de lois provinciales. On considère généralement que c'est une question qui relève des autorités locales d'une province.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que le gouvernement fédéral a quelque chose à voir là-dedans?

M. Leck: Non.

Le sénateur LaPierre: Donc, ça relève uniquement de la responsabilité des provinces. Assurez-vous des services interurbains ou êtes-vous présents uniquement dans la nouvelle Ville de Toronto, par exemple, plutôt qu'à Mississauga?

M. Leck: M. Roschlau est mieux placé que moi pour vous parler d'autres régions, mais en ce qui concerne Toronto, le mandat de la TTC ne touche que la Ville de Toronto. Cependant, nous avons le pouvoir de conclure des ententes avec d'autres municipalités ou régions municipales pour assurer le service transfrontalier. Par exemple, il se peut que des véhicules de la TTC quittent la ville de Toronto, par exemple, pour se rendre à Mississauga ou dans d'autres zones, mais cela ne se produit pas souvent. Il s'agit simplement d'assurer une liaison entre diverses régions urbaines.

Le sénateur LaPierre: On peut donc supposer que le réseau de Mississauga amène les clients jusqu'à un certain point, après quoi la TTC les prend et les amène jusqu'à Toronto, n'est-ce pas?

M. Leck: C'est exact.

M. Roschlau: L'intérêt de cette formule, c'est qu'elle permet de fournir le service le plus commode et intéressant possible au client. Généralement les clients se préoccupent peu de ce que le trajet entre la maison et le travail les force à traverser une limite municipale. Dans des villes comme Toronto ou Montréal, où plusieurs réseaux municipaux coexistent, on s'efforce de coordonner les services.

Par exemple, dans le cas du réseau de Laval, l'autobus traverse le pont et s'arrête directement au terminus, à la station Henri-Bourassa. Le Réseau de transport de Longueuil traverse le pont Champlain et s'arrête au terminus du centre de Montréal. À Mississauga, le système de transport en commun sillonne tout Toronto mais le service s'arrête à la dernière station de métro. Ces liaisons, qu'elles soient assurées par le service municipal ou en collaboration avec un réseau régional, comme GO Transit dans la RGT ou le réseau parallèle de Montréal, permettent d'intégrer des réseaux locaux qui offrent un service de train de banlieue, par exemple, comme celui exploité par GO, de même que des tarifs intégrés.

Le sénateur LaPierre: Je suis tout à fait en faveur de ce genre de formule. Par contre, on ne peut pas dire que les services qu'ils assurent sont des services de transport interurbains. Ils se contentent de prévoir des liaisons.

[Français]

Pour faire débarquer les gens, les rembarquer, en fait les transporter.

Mr. Roschlau: It's important to really understand how intercity and intermunicipal transportation works. The fact is, the environment in which we operate is one of urbanized regions comprising several municipalities.

[English]

We have many urban areas now in Canada that are comprised of different municipalities, such as the Greater Toronto Area, which has municipal governments and regional governments within an economic area. The City of Ottawa and the City of Gatineau have much crossriver travel and commuting; as such, the City of Ottawa's public transit system is coordinated with the STO by crossing over and allowing for direct transfers. In Montreal, there are numerous municipalities, fewer than there used to be but still numerous municipalities, that need to be coordinated, where there is a lot of inter-municipal travel that is still intra-urban. Inter-municipal is between municipalities but within the same urban area.

Senator LaPierre: I understand that. When this committee talks about intercity busing, what we are talking about is travelling from Ottawa to Kingston, for example. We are not talking about travelling from Ottawa to Gatineau. Therefore, why would you worry whether we deregulate or not, since it is none of your business?

Is that a fair question, Madam Chairman?

The Chairman: It is a bit unfair, but I think the witnesses can answer.

Mr. Roschlau: It is an absolutely fair question and one that gets to the root of issue. There is a potential that if the intercity bus industry were deregulated and the deregulation were implemented to apply to any company that is designated as being extraprovincial in nature, such a company might decide by virtue of that deregulation to run up and down Albert Street in Ottawa because that federal deregulation by legislation would take precedence over any provincial or municipal statutes that exist.

Senator LaPierre: How real is that? Is it very real?

Mr. Roschlau: It is entirely possible.

Senator LaPierre: We must bear that in mind.

Senator Phalen: Why is it that you do not have an opinion on deregulation or regulation?

Senator LaPierre: If I understood correctly, the witness is saying that we should not recommend deregulation because it will mess them up.

The Chairman: Senator LaPierre, I think we should let the witness answer.

M. Roschlau: Il est important de bien comprendre la question du transport interurbain et intermunicipal. En réalité, on existe dans un monde de régions urbanisées qui comprennent plusieurs municipalités.

[Traduction]

Il existe de nombreuses zones urbaines au Canada qui englobent diverses municipalités, comme la Région du Grand Toronto, une zone économique composée à la fois d'administrations municipales et régionales. La Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau assurent beaucoup de services de transport entre les deux rives; ainsi le système de transport en commun de la Ville d'Ottawa coordonne ses services avec ceux de la STO en traversant la rivière et en prévoyant des liaisons directes. Montréal regroupe de nombreuses municipalités, moins qu'auparavant mais encore beaucoup, si bien qu'il faut coordonner les services là où les déplacements intramunicipaux et intraurbains sont nombreux. Le terme «intermunicipal» s'applique aux déplacements entre les municipalités mais dans une même zone urbaine.

Le sénateur LaPierre: Oui, je comprends. Mais quand les membres du comité parlent de transport interurbain par autocar, nous parlons essentiellement de trajet entre Ottawa et Kingston, par exemple, et non entre Ottawa et Gatineau. Donc, pourquoi notre décision de déréglementer ce secteur vous inquiéterait, puisque cela ne vous regarde pas du tout?

Est-ce correct de poser cette question au témoin, madame la présidente?

La présidente: Pas vraiment, mais je pense que le témoin peut répondre.

M. Roschlau: Votre question est non seulement justifiée mais va au coeur du sujet. Il est possible, si le secteur du transport interurbain par autocar est déréglementé et que le régime déréglementé vise une entreprise désignée extraprovinciale, que cette dernière puisse décider, par suite de cette déréglementation, de desservir un itinéraire le long de la rue Albert à Ottawa, étant donné qu'aux termes de la loi, cette mesure de déréglementation fédérale l'emporterait sur les lois provinciales ou municipales en vigueur.

Le sénateur LaPierre: Est-ce possible? Et est-ce vraiment probable?

M. Roschlau: C'est tout à fait possible.

Le sénateur LaPierre: Dans ce cas, il convient d'en tenir compte.

Le sénateur Phalen: Comment se fait-il que vous n'ayez pas d'opinion sur la déréglementation par opposition à la réglementation?

Le sénateur LaPierre: Si j'ai bien compris, le témoin nous dit qu'il ne faut pas recommander la déréglementation parce qu'elle risque de leur causer de graves préjudices.

La présidente: Sénateur LaPierre, il faudrait permettre au témoin de répondre.

Mr. Roschlau: Unless there is a specific exemption that guards against that potential unintended consequence.

Senator Spivak: In other words, you do not care at all, because it is not part of your mandate, how many competitors there are between cities, as long as there are no competitors within the city?

Mr. Roschlau: As long as the urban areas are able to maintain an integrated, wellstructured, coordinated network of services that is under one umbrella, yes.

Senator Spivak: I understand. I am trying to get at the philosophical root of what you are saying. You are saying you do not want competition within the city, although you do not care if it is outside. Do you mean that you could see competition in urban transit as long as it is integrated? Is that what you are saying? This is not bearing directly on the intercity question; it is just my desire to understand.

Mr. Roschlau: I understand, senator, what you are trying to sort out, and it is a very valid question. In order to clarify it properly, there are some principles that I need to go back to, if I may.

It has to do with the nature of travel in our urban areas. We live in a society in Canada that is very much like that in the United States and other western European nations where there is very high car ownership and where the predominant mode of travel within urban areas is by automobile. If we expect public transportation to fulfil a larger role in providing urban mobility, for all the many reasons that I mentioned earlier, then it needs to be provided to the general public in an attractive, wellintegrated and easy to access and understand way. As long as the rate of car ownership in our cities is as high as it is, public transit will not be able to cover its operating costs or be profitable for a private-sector carrier in a competitive environment or otherwise.

Senator Spivak: I understand what you are saying.

Mr. Roschlau: It may indeed be lucrative for a private carrier to operate a route up and down the main street of a big city, but it will not be lucrative for that carrier to run an entire network that includes accessibility to all the elements of the urbanized area.

Senator Spivak: It is the standard public utility versus private ownership argument. I understand now. Thank you.

The Chairman: Mr. Leck, you made the point that, in any legislative change, provincial powers to regulate urban transit should be maintained. Since all these services are subsidized by the provinces and municipalities, why is this power to regulate still

M. Roschlau: Oui, à moins qu'on ne prévoie une dérogation qui nous protège contre certaines éventuelles conséquences fortuites.

Le sénateur Spivak: Autrement dit, il vous importe peu — étant donné que ceci ne fait pas partie de votre mandat — qu'il y ait plus ou moins de concurrents assurant le service interurbain, c'est-à-dire entre les villes, à condition qu'il n'y en ait pas dans les villes. C'est ça?

M. Roschlau: À condition que les zones urbaines puissent maintenir un réseau intégré, bien planifié et coordonné de services qui relève d'une seule structure.

Le sénateur Spivak: Je comprends. J'essaie d'approfondir les principes qui sous-tendent votre position. Vous dites qu'il ne doit pas y avoir de concurrence dans les zones urbaines, mais qu'il vous importe peu qu'il y en ait en dehors. Peut-on donc en conclure que pour vous, la concurrence peut s'exercer dans le secteur du transport public urbain, à condition que ce soit dans le contexte d'un réseau intégré? C'est ça? Mon questionnement n'est pas directement lié au transport interurbain proprement dit, mais je voudrais quand même comprendre.

M. Roschlau: Oui, je comprends, sénatrice, que vous cherchez à démêler les divers aspects de la situation, et votre question me paraît tout à fait valable. Mais pour y voir plus clair, il conviendrait que je revienne sur certains principes, si vous me permettez.

Le point de départ est la nature des déplacements dans les zones urbaines. Au Canada, nous vivons dans une société qui est très semblable à celle des États-Unis et d'autres pays européens où beaucoup de gens possèdent leurs propres véhicules et où le moyen de transport le plus utilisé dans les zones urbaines est l'automobile. Si nous voulons que les administrations de transport en commun jouent un rôle plus important pour ce qui est d'assurer la mobilité des citoyens, pour toutes les raisons que j'ai déjà évoquées, les services doivent être structurés de façon à attirer plus d'utilisateurs, à assurer et à faciliter l'accès à un réseau bien intégré et facile à comprendre. Tant qu'autant de citoyens posséderont des automobiles, un transporteur privé ne sera pas à même de rentabiliser des services de transport publics, ni même de rentrer dans ses frais, que la concurrence s'exerce ou non.

La sénatrice Spivak: Bon, je comprends.

M. Roschlau: Il est bien possible qu'un transporteur privé puisse faire de gros bénéfices en desservant un itinéraire le long de la rue principale d'une grande ville, mais il ne pourra pas rentabiliser un réseau complet qui dessert l'ensemble d'une zone urbaine.

Le sénateur Spivak: C'est l'argument classique du service public par opposition à la propriété privée. Maintenant je comprends. Merci.

La présidente: Monsieur Leck, vous avez signalé que dans le contexte d'éventuelles modifications législatives, il convient de maintenir le pouvoir des provinces de réglementer les services de transport public urbain. Puisque tous ces services sont

needed? If they are subsidized, they must surely do as they are told.

Mr. Leck: The fact that there is subsidy in terms of other bus companies does not necessarily mean they are at a competitive advantage, because there are routes that are profitable and that are heavily used. There is a network of other routes that are not very profitable, but the kind of network that CUTA believes is in the public interest is an integrated, comprehensive service that best serves all the inhabitants of an area.

We come back to the problem of a legislative change. If the delegation of power to the provinces to control or regulate in some way extraprovincial bus carriers is removed, then an extraprovincial bus carrier could move in and, in effect, cherry-pick or operate on the profitable routes, take customers away, thereby wreaking havoc with the whole network of public transit service in a city. It would drive up the cost to the fare payers and the taxpayers to run this subsidized system.

They could say, "We are a federal entity, and you city council, or you the province of Ontario, have no authority to tell us that we cannot operate routes within this particular city environment."

The Chairman: What seems to be the minimum population of a municipality that can support a public transportation system? Do you know?

Mr. Roschlau: It tends to be around 20,000 to 25,000 people.

The Chairman: If a small community has no public transportation system, does the law allow for a private operator to offer a service? Do you think the existing situation is appropriate, or should it be changed?

Mr. Roschlau: Typically, communities that are not large enough to support public transportation systems, as simple and as rudimentary as they may be, would not have a demand that would support any type of local private system either. I cannot think of an example at this point where that would be the case.

May I elaborate on an element of your earlier question, Madam Chair? It relates to your point about competition. There are other ways to allow for the competitive element within the framework of current urban transit environments.

There are a number of examples across Canada where municipalities or regional governments that have set up a transit system have implemented a system of competitive tendering for the operations of the system. There is a central control of setting up the routes, timetables and the level of service that is provided based on the budget that has been allocated for it,

subventionnés par les provinces et les municipalités, pourquoi ce pouvoir réglementaire est-il encore nécessaire? Comme ces services sont subventionnés, on peut supposer que les responsables de ces services doivent faire ce qu'on leur dit de faire.

M. Leck: Le fait que certaines entreprises de services d'autobus soient subventionnées ne signifie pas nécessairement qu'elles ont un avantage concurrentiel par rapport à d'autres, parce qu'il y a un certain nombre d'itinéraires qui sont rentables et qui sont fortement utilisés. Il existe également un réseau d'autres itinéraires qui ne sont pas très rentables, mais le genre de réseau qui est dans l'intérêt du public, selon l'ACTU, serait un réseau intégré et complet qui réponde de façon optimale aux besoins des habitants d'une région donnée.

Revenons maintenant sur la possibilité de modifications législatives. Si l'on supprime le pouvoir, délégué aux provinces, de contrôler ou de réglementer les activités d'entreprises extraprovinciales de services d'autobus ou d'autocar, une entreprise extraprovinciale pourrait s'implanter sur ce marché, décider de desservir seulement les itinéraires les plus rentables, piquer les clients des autres et chambarder complètement le réseau de transport public d'une ville. Cela aurait pour résultat de faire monter les tarifs pour les utilisateurs et les dépenses pour les contribuables qui financent le réseau.

Ces entreprises pourraient dire: «Écoutez, nous sommes des entreprises régies par la réglementation fédérale et vous, le conseil municipal ou la province de l'Ontario, n'avez pas le droit de nous empêcher de desservir certains itinéraires dans tel environnement urbain.»

La présidente: Quelle est la population minimale requise pour qu'une municipalité soit en mesure de viabiliser un réseau de transport en commun? Le savez-vous?

M. Roschlau: Il faut généralement une population se situant entre 10 000 et 25 000.

La présidente: Si une petite localité n'a pas de réseau de transport public, la loi permet-elle qu'un exploitant privé assure des services de transport? À votre avis, la situation actuelle est-elle adéquate ou faut-il changer des choses?

M. Roschlau: Normalement, une localité qui n'est pas assez grande pour viabiliser un réseau de transport public, aussi simple et rudimentaire soit-il, n'aurait pas une demande de services suffisante pour permettre à un exploitant privé de rentabiliser un tel réseau. Aucun exemple d'une telle situation ne me vient à l'esprit pour le moment.

Me permettriez-vous, madame la présidente, d'élucider un élément de votre question antérieure? Cela concerne ce que vous disiez à propos de la concurrence. Il y a d'autres façons de s'assurer que la concurrence s'exerce dans le contexte actuel du transport public urbain.

Nous avons plusieurs exemples de municipalités ou d'administrations régionales au Canada ayant mis sur pied un réseau de transport en commun, qui ont procédé à un appel d'offres pour structurer les opérations. L'établissement des itinéraires, des horaires et du niveau de service relève d'une administration centrale, mais la prestation des services est sous-

then on a regular basis the operations of those services are tendered out to private-sector operators based on the best proposal. In some of those cases, the municipality owns and provides the vehicles; in others, the private contractor provides the vehicles. There is an example of that right here in Ottawa; Para Transpo has always been run by a private operator on behalf of the City of Ottawa.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. We are now better informed than we were before our meeting.

The committee adjourned.

traitée à des exploitants privés, en fonction de la meilleure soumission. Dans certains cas, c'est la municipalité qui possède et fournit les véhicules; dans d'autres, c'est l'entrepreneur privé qui fournit les véhicules. Nous en avons un exemple ici à Ottawa: Para Transpo a toujours été administré par un exploitant privé au nom de la Ville d'Ottawa.

La présidente: Merci beaucoup messieurs. À présent nous sommes mieux informés qu'avant la réunion.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

Tuesday, May 28, 2002:

From the Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, President.

Wednesday, May 29, 2002:

From the Canadian Urban Transit Association:

Michael Roschlau, President and Chief Executive Officer;

Brian Leck, Honourary Counsel.

TÉMOINS

Le mardi 28 mai 2002:

De la Airport Ground Transportation Association:

Ross Ferguson, président.

Le mercredi 29 mai 2002:

De l'Association canadienne du transport urbain:

Michael Roschlau, président-directeur général;

Brian Leck, conseiller juridique honoraire.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Tuesday, June 4, 2002
Wednesday, June 5, 2002

Le mardi 4 juin 2002
Le mercredi 5 juin 2002

Issue No. 31

Fascicule n° 31

First meeting on:
Bill S-26, An Act concerning personal watercraft
in navigable waters

Première réunion concernant:
Le projet de loi S-26, Loi concernant les motomarines
dans les eaux navigables

Eighteenth meeting on:
The examination of issues facing the intercity
busing industry

Dix-huitième réunion concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du
transport interurbain par autocar

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Baker	Jaffer
Biron	LaPierre
* Carstairs	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Callbeck	Phalen
Eyton	Spivak

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Baker	Jaffer
Biron	LaPierre
* Carstairs	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p)	(ou Kinsella)
Callbeck	Phalen
Eyton	Spivak

**Membres d'office*

(Quorum 4)

ORDER OF REFERENCE

Extract of the *Journals of the Senate*, on Tuesday, June 5 2001:

The Honourable Senator Kinsella for the Honourable Senator Spivak moved, seconded by the Honourable Senator Stratton:

That the Bill S-26, An Act concerning personal watercraft in navigable waters, be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate,

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 5 juin 2001:

L'honorable sénateur Kinsella, au nom de l'honorable sénateur Spivak, propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton:

Que le projet de loi S-26, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables, soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 4, 2002
(49)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Phalen and Spivak (8).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on June 5, 2001, the Committee proceeded to study Bill S-26. (*See Issue No. 31, Tuesday, June 4, 2002 and Wednesday, June 5, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

From the Senate of Canada:

The Honourable Mira Spivak, Senator.

Senator Spivak made a presentation and answered questions.

At 10:45 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 5, 2002
(50)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:35 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Biron, Jaffer, Phalen and Spivak (6).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament.

Also in attendance: Reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the Committee proceeded with the examination of issues facing the intercity bus industry. (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 4 juin 2002
(49)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Callbeck, Jaffer, LaPierre, Phalen et Spivak (8).

Également présent: Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 5 juin 2001, le comité examine le projet de loi S-26. (*L'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 31 du mardi 4 juin 2002 et du mercredi 5 juin 2002.*)

TÉMOIN:

Du Sénat du Canada:

L'honorable Mira Spivak, sénateur.

Le sénateur Spivak fait une déclaration et répond aux questions.

À 10 h 45, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 5 juin 2002
(50)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 17 h 35, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Biron, Jaffer, Phalen et Spivak (6).

Également présent: Joseph Dion, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude des enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Voir le texte complet de l'ordre de renvoi dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

*WITNESSES:**From the National Advisory Council on Aging:*

Ms Patricia Raymaker, Chairperson;

Ms Louise Plouffe, Manager, Knowledge Development
Section, Division of Aging and Seniors, Health Canada.Ms Raymaker made a presentation and together, witnesses
answered questions.At 6:18 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to
the call of the Chair.*ATTEST:**TÉMOINS:**Du Conseil consultatif national sur le troisième âge:*

Mme Patricia Raymaker, présidente;

Mme Louise Plouffe, gestionnaire, Section du développement
des connaissances, Division du vieillissement et des aînés,
Santé Canada.Mme Raymaker fait une déclaration et les témoins répondent
ensemble aux questions.À 18 h 18, il est convenu — Que le comité suspende ses
travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.*ATTESTÉ:**Le greffier du comité,*

Michel Patrice

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 4, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9.32 to study Bill S-26, An Act concerning personal watercraft in navigable waters.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*Translation*]

The Chairman: Welcome to our hearings on Bill S-26, An Act concerning personal watercraft in navigable waters. This bill passed first and second readings last year, when it was referred to our committee for study.

[*English*]

Although this bill is formally known as a Senate public bill, we should recall that this bill is the initiative of our colleague Senator Spivak. The senator and her staff did the background research and oversaw the drafting of the bill.

I believe I am correct in saying that the present bill reflects the concerns for public safety and environmental protection that Senator Spivak has had for a number of years, and perhaps her exasperation with the inadequacy of the status quo.

We will hear from Senator Spivak, who will describe the problem as she sees it and her proposed solution. In the coming weeks, we will also hear from a number of other witnesses directly concerned with the bill.

As you know, senator, our questions will follow your presentation. The floor is yours.

The Honourable Mira Spivak: Honourable senators, I introduced Bill S-26 in May of 2001. It was referred to committee in June of that year, having been approved in principle at second reading.

There is much support for this bill, with over 3,000 signatures on petitions. There have been hundreds of letters from across Canada and support from more than 70 organizations, among whom are municipalities, cottagers associations and many others. There are many press clippings and a national opinion poll that says this is what Canadians want.

On the face of it, Bill S-26 is simple. It recognizes the safety and environmental problems associated with personal watercraft, or PWCs. It recognizes that the federal government has the constitutional authority to deal with such problems, and it directs the government to do as it has done when other recreational boating problems have arisen. It directs the government to allow local people to determine the best solution. In the United States it is called home rule.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 pour étudier le projet de loi S-26, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

La présidente: Je vous souhaite la bienvenue à nos audiences sur le projet de loi S-26, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables. Ce projet de loi a franchi les étapes de première et deuxième lecture l'an dernier, époque à laquelle il a été envoyé à notre comité afin que nous en fassions l'examen.

[*Traduction*]

Bien qu'il soit considéré officiellement comme un projet de loi public du Sénat, il est bon de rappeler que ce projet de loi est dû à l'initiative de notre collègue, le sénateur Spivak. Le sénateur et son personnel ont fait la recherche de base et en ont supervisé la rédaction.

Je pense que ce projet de loi est le reflet des préoccupations que le sénateur Spivak a depuis plusieurs années en ce qui concerne la sécurité publique et la protection de l'environnement, voire de son exaspération due à un immobilisme inacceptable.

Le sénateur Spivak exposera le problème tel qu'elle le voit et la solution qu'elle propose. Au cours des prochaines semaines, nous entendrons en outre plusieurs autres témoins directement concernés par le projet de loi.

Comme vous le savez, madame le sénateur, nous poserons des questions après votre exposé. Vous avez la parole.

L'honorable Mira Spivak: Honorables sénateurs, j'ai présenté le projet de loi S-26 en mai 2001. Il a été renvoyé au comité en juin de la même année et a reçu l'approbation de principe à l'étape de la deuxième lecture.

Il est appuyé par un grand nombre de personnes puisque nous avons reçu des pétitions portant plus de 3 000 signatures. Nous avons reçu des centaines de lettres de toutes provenances et il a l'appui de plus de 70 organismes dont des municipalités et des associations de propriétaires de chalets. D'après les nombreuses coupures de journaux et un sondage d'opinion à l'échelle nationale, c'est ce que veulent les Canadiens.

À première vue, le projet de loi S-26 est simple. Il reconnaît les problèmes de sécurité et d'environnement associés aux motomarines. Il tient compte du fait que le gouvernement fédéral a, en vertu de la Constitution, le pouvoir d'étudier ce genre de problèmes et il le charge de prendre des mesures analogues à celles qu'il a prises dans le contexte des problèmes liés à d'autres types de navigation de plaisance. Il lui demande de permettre à la population locale de décider quelle est la meilleure solution. C'est ce qu'on appelle la «home rule», ou réglementation locale aux États-Unis.

It is important to realize this is nothing new. I received a flyer asking: What is next? Will boats be restricted? As you know, boats are restricted through the Office of Boating Safety in approximately 2,000 places in Canada.

In Canada, governments have allowed local authorities to deal with virtually every other problem of recreational craft on the water. From water skiing, to fast boats, to boating regattas or races, they have done it through the boating restriction regulations under the Canada Shipping Act. Bill S-26 is simply an adaptation of the boating restriction regulation process. It would allow local people to decide where PWCs can be used safely, and where they pose too great a threat to safety or to the environment.

These are the bill's three elements: Recognizing the problems, acknowledging the federal government's authority to deal with them, and granting communities the choice and local control to decide where restrictions are needed.

The restrictions the bill contemplates are the type of restrictions that have been imposed in dozens of states in the United States. Some states now have speed limits. Most U.S. states have designated areas where PWCs are banned. The vast majority of states prohibit wake jumping — that is, using a PWC as a thrill craft that becomes airborne when it crosses its own wake or the wake of another boat. Almost all states have some restrictions on hours of use.

Bill S-26 would allow local authorities to create those kinds of restrictions, lake by lake and river by river. Cottagers in the Eastern Townships believe they need them to protect drinking water. Officials in the City of Winnipeg believe they need them for safety on the rivers, and are contemplating using the current boating restriction regulations to test this particular proposal. Year-round waterfront residents in British Columbia need them to maintain the peace, and cottagers in Ontario need them for all of the above reasons.

In June 1994, our own coast guard also thought it wise to allow local communities to restrict PWC hours of use and speed. Those restrictions were published in the *Canada Gazette*. Coast guard officials were responding to thousands of complaints from waterfront property owners, boaters and officials at Parks Canada. However, the boating industry objected, and a political decision was made to put a stop to the kind of restrictions that Bill S-26 would allow.

Ce type d'initiative n'est pas du tout une nouveauté. J'ai reçu un dépliant dans lequel on posait les questions suivantes: quelles seront les prochaines initiatives? L'utilisation des embarcations sera-t-elle soumise à des restrictions? Comme vous le savez, le Bureau de la sécurité nautique restreint l'utilisation des embarcations dans environ 2 000 localités du Canada.

Au Canada, les pouvoirs publics ont permis aux autorités locales de s'occuper de pratiquement tous les autres problèmes liés à l'utilisation d'embarcations de plaisance sur l'eau. En ce qui concerne le ski nautique, les bateaux rapides, les régates et les courses, elles l'ont fait en vertu du Règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le projet de loi S-26 n'est qu'une adaptation du processus de réglementation de la navigation de plaisance. Il permettrait aux «locaux» de décider où les motomarines peuvent être utilisées en toute sécurité et où elles représentent une menace trop lourde pour la sécurité ou pour l'environnement.

Les trois pivots du projet de loi sont: reconnaître les problèmes, reconnaître l'autorité fédérale en la matière et accorder aux collectivités la possibilité de choix et de contrôle local lorsque des restrictions sont nécessaires.

Les restrictions prévues dans le projet de loi sont du même type que les restrictions actuellement en vigueur dans une douzaine d'États américains. Plusieurs États ont imposé des limites de vitesse. La plupart des États ont désigné des zones où les motomarines sont interdites. Dans la grande majorité des États, il est interdit de couper les sillages, c'est-à-dire d'utiliser une motomarine de façon à ce qu'elle soit en suspension lorsqu'elle coupe son propre sillage ou celui d'une autre embarcation. Presque tous les États imposent des restrictions sur les heures d'utilisation.

Le projet de loi S-26 permettrait aux autorités locales de créer ces types de restrictions pour chaque lac et pour chaque cours d'eau. Les propriétaires de chalets dans les Cantons-de-l'Est estiment qu'elles sont nécessaires pour protéger l'eau potable. Les employés municipaux de la Ville de Winnipeg estiment qu'elles sont nécessaires pour assurer la sécurité sur les cours d'eau et comptent se servir du règlement actuel pour mettre la présente proposition à l'essai. En Colombie-Britannique, les personnes qui résident en permanence dans des propriétés riveraines en ont besoin pour maintenir le calme et les propriétaires de chalets de l'Ontario en ont besoin pour les diverses raisons mentionnées ci-dessus.

En juin 1994, notre garde côtière a jugé bon de permettre aux collectivités locales de limiter les heures d'utilisation et la vitesse des motomarines. Ces restrictions ont été publiées dans la *Gazette du Canada*. Les membres de la Garde côtière répondaient à des milliers de plaintes déposées par des propriétaires de propriétés riveraines, par des utilisateurs d'embarcations et par des fonctionnaires de Parcs Canada. Cependant, l'industrie de la navigation de plaisance a protesté et on a pris une décision politique qui a mis un terme au type de restrictions que permettrait d'imposer le projet de loi S-26.

Since mid-1994, Canadians have had to live with the new federal policy that Bombardier, the Canadian manufacturer of PWC, set out in its January 1994 brief to the coast guard. That brief said, in part:

We believe the best way to improve water safety is not through restrictions on our product, but through education of our owners as well as all the other operators on the water.

What Bombardier believed in January, the government came to believe by August. For the first time, the coast guard's respect for local decision-making was overruled. The other half of Bombardier's position — that education was the solution — was embraced. The coast guard was instructed to find other ways to encourage safety. It found boater education. For the last several years, young people have had to pass written tests before operating motorboats. Starting this September, anyone driving a PWC or a 12-foot runabout with a small motor will have to prove boating competency by passing the same simple test.

I am in favour of boater education, but education without inland water training or testing only goes so far. I do not think any of us would like to see 16-year olds on motorcycles on our highways on the basis of written tests alone. However, by our current policy, we are letting them drive 150 horsepower PWCs anywhere they like without on-the-water testing.

In 1994, Bombardier also gave the government the rationale for its new policy. In its brief, the company said:

Personal watercraft are, first and foremost, considered power driven vessels under the Canada Shipping Act. They have the same rights, privileges and responsibilities as any other boat using our lakes and rivers. It is unfair and perhaps discriminatory to single out personal watercraft for special restrictions not applicable to other boaters.

Months later, the policy of non-discrimination against personal watercraft by local communities was created. It is a policy that treats personal watercraft as if they were people. It is wrong to discriminate against them. It is a policy, and a way of thinking, that treats people — personal watercraft owners, other boaters and swimmers alike — as if they were widgets. I say that advisedly.

The policy is protecting personal watercraft manufacturers but it is not protecting the people on the water. PWC manufacturers have not been required to address well-known, serious design defects that lead to accidents and injuries. No department has warned PWC owners when massive recalls were issued. People

Depuis le milieu de l'année 1994, les Canadiens ont dû s'adapter à la nouvelle politique fédérale qui est en fait celle que Bombardier, le fabricant canadien de motomarines, a exposée dans le mémoire envoyé en janvier 1994 à la Garde côtière, dans lequel la société dit notamment:

Nous estimons que la solution la plus efficace pour accroître la sécurité sur l'eau ne passe pas par des restrictions sur notre produit mais par l'éducation de leurs propriétaires ainsi que par celle des autres utilisateurs d'embarcations.

En août, le gouvernement donnait raison à Bombardier. Pour la première fois, le gouvernement ne tenait pas compte du respect de la Garde côtière pour les décisions locales. Il a adhéré au deuxième volet de la position de Bombardier, à savoir que la solution passait par l'éducation. La Garde côtière a reçu l'ordre de trouver d'autres possibilités d'encourager la conduite sécuritaire. Elle a opté pour l'éducation des plaisanciers. Depuis plusieurs années, les jeunes doivent passer un test écrit pour pouvoir utiliser des motomarines. À partir du mois de septembre, tout conducteur de motomarine ou d'embarcation de type «runabout» de 12 pieds munie d'un petit moteur devra prouver ses compétences en navigation en passant ce même test élémentaire.

Je suis en faveur de l'éducation des plaisanciers, mais celle-ci ne suffit pas si elle n'est pas assortie d'une formation pratique ou d'un essai. Je pense que l'on n'aimerait pas voir des jeunes de 16 ans rouler à moto sur les autoroutes après avoir seulement réussi un test écrit. Cependant, en vertu de notre politique actuelle, on leur permet de conduire des motomarines d'une puissance de 150 chevaux où ils veulent, sans faire passer de test sur l'eau.

En 1994, la société Bombardier a également exposé les motifs de sa nouvelle politique. Dans son mémoire, elle disait:

Les motomarines sont avant tout considérées comme des embarcations à moteur aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Elles ont les mêmes droits, les mêmes privilèges et les mêmes responsabilités que toute autre embarcation se trouvant sur nos lacs et nos cours d'eau. Il est injuste, voire discriminatoire, d'imposer aux utilisateurs de motomarines des restrictions spéciales non applicables aux autres plaisanciers.

La politique de non-discrimination envers les motomarines de la part des collectivités locales a été instaurée quelques mois plus tard. C'est une politique qui traite les motomarines comme des personnes. Il est interdit de faire de la discrimination à leur égard. C'est une politique officielle et un raisonnement qui traite les personnes — les propriétaires de motomarines, les autres plaisanciers et les nageurs — comme des engins. Je le dis en connaissance de cause.

La politique protège les fabricants de motomarines mais pas les personnes qui sont dans l'eau ou dans une embarcation. Les fabricants de motomarines n'ont pas été obligés de régler les vices de construction graves et connus qui ont causé des accidents et des blessures. Aucun ministère n'a averti les propriétaires de

have not been allowed to try to protect themselves by setting restrictions on their lakes. The policy seemingly disregards and denies the mounting toll of deaths and injuries in PWC accidents. It judges them to be so unimportant that the government does not even gather complete accident or injury statistics across the country.

This bill would change one important aspect of that federal policy: People who know local water conditions best would have the right to decide where personal watercrafts can be used safely, and where PWC riders could unwittingly harm themselves, others or the environment.

The Minister of Fisheries and Oceans has legislative authority to make this bill redundant. The minister only has to add new schedules specific to personal watercraft to the boating restriction regulations, then communities could apply to be listed under those schedules. By and large, we would only have process and enforcement matters to deal with. For a time I thought the previous minister was moving in that direction, but that did not turn out to be the case.

The bill is simple but it is supported by evidence that is often technical — evidence that witnesses will discuss. I would like to outline that evidence with reference to the reports and supporting material in your briefing binders. First, what exactly is a personal watercraft? The bill contains the following definition that was recommended by our legal drafters:

... an enclosed-hull, water-jet-driven pleasure craft with no cockpit, that is designed to be used by one or more persons, while straddling, sitting, standing or kneeling.

It is similar to the definition contained in the regulations proposed in June 1994 and published in Part I of the *Canada Gazette*. In popular terms, PWCs are jet skis or sea-dos — names adopted from their trade names. They look, and often sound, like modified snowmobiles on water but without skis and without a rudder or a propeller, which leads to one of the main safety problems. More on that later.

Most PWCs are powered by two-stroke gasoline engines, although manufacturers are beginning to produce models with lower-emission, four-stroke engines. The first commercially available jet ski, introduced in 1974 by Kawasaki, had a 32 horsepower engine. Today, racing models have up to 160 horsepower engines. Even smaller models have 85 horsepower. Speeds reach 100 kilometres an hour or more.

For much of the 1980s, the popularity of personal watercrafts was limited to people who had the confidence to handle a powerful machine while standing. It was Bombardier that pushed the envelope, according to its promotional material, and designed a model on which riders could be seated. When two-seater models became standard, the Canadian company produced PWCs that

motomarines lorsque des rappels massifs ont été effectués. On n'a pas permis aux personnes concernées de tenter de se protéger en imposant des restrictions sur leurs lacs. La politique ne tient apparemment pas compte du tout du nombre croissant de décès et de blessures à la suite d'accidents dans lesquels sont impliquées des motomarines. On y attache tellement peu d'importance que le gouvernement n'établit même pas des statistiques nationales complètes sur les accidents ou les blessures.

Ce projet de loi modifierait un aspect important de la politique fédérale: les personnes qui connaissent le mieux les conditions locales auraient le droit de décider où l'on peut utiliser les motomarines en toute sécurité et où les conducteurs de motomarines peuvent involontairement se blesser, causer des blessures à d'autres personnes ou endommager l'environnement.

Le ministre des Pêches et des Océans a, en vertu de la loi, le pouvoir de rendre ce projet de loi superflu. Il lui suffit d'ajouter des annexes concernant les motomarines au règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux; les collectivités pourraient alors faire une demande pour être inscrites dans ces annexes. Nous ne devrions plus nous occuper que du processus et des questions d'application. J'ai cru pendant un certain temps que le ministre précédent prenait des mesures à cet effet, mais il ne l'a pas fait.

Le projet de loi est simple, mais il est soutenu par des preuves qui sont souvent d'ordre technique — dont les témoins parleront. Je voudrais passer en revue rapidement les preuves indiquées dans les rapports et les renseignements pertinents que contiennent vos cahiers d'information. Qu'est-ce qu'une motomarine au juste? Le projet de loi contient la définition suivante, recommandée par nos rédacteurs:

Embarcation de plaisance hydropropulsée, à coque fermée et sans cabine, conçue pour être utilisée par une ou plusieurs personnes assises, debout, à genou ou à califourchon.

Elle est semblable à la définition du règlement proposé en juin 1994 et publié dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Dans le langage courant, les motomarines sont appelées jet skis ou sea-dos. Elles ont l'aspect de motoneiges modifiées qui se déplacent sur l'eau mais sans skis et sans gouvernail ou hélice, ce qui est la cause d'un des principaux problèmes de sécurité; elles produisent généralement le même son. Nous en reparlerons plus tard.

La plupart des motomarines sont munies d'un moteur à essence à deux temps mais les fabricants font maintenant des modèles munis d'un moteur à quatre temps qui produisent un niveau plus faible d'émissions. Le premier jet ski, qui a été mis sur le marché en 1974 par Kawasaki, était muni d'un moteur de 32 chevaux. Maintenant, les modèles de course sont munis d'un moteur dont la puissance peut atteindre 160 chevaux. Les petits modèles sont munis d'un moteur de 85 chevaux. Leur vitesse peut atteindre 100 kilomètres à l'heure, voire plus.

Au cours des années 80, les amateurs de motomarine étaient uniquement des personnes qui avaient suffisamment confiance en elles pour manier une machine puissante en position debout. C'est Bombardier qui a apporté des changements, selon ses documents publicitaires, et a conçu un modèle sur lequel on pouvait être assis. Lorsque les modèles à deux places sont devenus courants,

carry three or four people. In section six of your binder, you will find information on some of this year's models. In the late 1980s, the popularity of PWCs soared. In the United States, their number increased almost tenfold between 1987 and 1996 — growing from 92,000 to 900,000.

Few people know exactly how many PWCs have been sold in Canada, and those who know are not telling. One of our witnesses, Charles Komanoff, asked the Canadian Marine Manufacturers Association, CMMA, for that figure in order to prepare his brief to us. As you will see in the October 29 letter he received from Mr. Sandy Currie of the manufacturers association, the manufacturers consider this information confidential. The number that the CMMA has used until recently is between 80,000 and 100,000 PWCs in operation in Canada. That is not the number sold; that is the number still in use. The comparable figure for the U.S. is now 1.2 million.

It is important for us to know, even roughly, not just how many PWCs are around, but also their vintage. You will hear a great deal, I suspect, about the design changes that have made PWCs less polluting, less noisy and safer, all of which are to be applauded. However, we are not considering safety in the showroom; we are considering it on the lake. It is important for us to have some rough idea of how many PWCs were sold without rudders, for example, and how many of them are likely to be buzzing around this summer. Until we have other evidence, the best we can do is go with the manufacturers' own numbers. Six years ago, manufacturers estimated that there were 53,650 PWCs in Canada, which could mean that up to half the PWCs now in use are pre-1977 models.

In the first section of your binder, you will find the bill and the coast guard's proposed regulations from June 1994 on which the bill is patterned. You will also find the minutes of a meeting in August 1994 at which those regulations were officially quashed and the comments that the coast guard officials had prepared for that meeting in reply to the boating industry's objections. You will see Parks Canada's correspondence with the Energy Committee, the government's current policy and process on other boating restrictions, plus documentation from one lake group that had to wait four years for a boating restriction.

In sum, these documents tell the story behind the refusal to allow boating restrictions specific to PWCs. They show how Bill S-26 parallels what coast guard officials tried to do in 1995, and where Bill S-26 differs, the documents will help to explain why.

l'entreprise canadienne a fabriqué des motomarines à trois ou quatre places. À la section 6 de votre cahier, vous trouverez des renseignements sur quelques modèles de cette année. À la fin des années 80, la popularité des motomarines a considérablement augmenté. Aux États-Unis, leur nombre a décuplé entre 1987 et 1996; il est passé de 92 000 à 900 000.

Peu de personnes connaissent le nombre précis de motomarines vendues au Canada et celles qui le savent ne le révèlent pas. Un de nos témoins a demandé ce chiffre à l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques (ACMPN) pour préparer son mémoire. Comme l'indique la lettre datée du 29 octobre que lui a envoyée M. Sandy Currie, les fabricants considèrent que c'est un renseignement confidentiel. Le nombre qu'a utilisé dernièrement l'ACMPN est de 80 000 à 100 000 motomarines pour le Canada. Il ne s'agit pas du nombre de motomarines vendues; c'est le nombre de motomarines qui sont toujours en usage. Le chiffre comparable pour les États-Unis atteint maintenant 1,2 million.

Il importe que nous sachions, même si n'est qu'approximativement, non seulement combien de motomarines sont en circulation mais aussi en quelle année elles ont été fabriquées. Je présume que les témoins vous parleront beaucoup des modifications de conception qui ont été apportées pour que les motomarines soient moins polluantes, moins bruyantes et plus sécuritaires, changements dont on ne peut que se féliciter. Cependant, ce n'est pas la sécurité dans la salle d'exposition qui importe mais la sécurité sur un lac. Il est important que nous ayons une idée approximative du nombre de modèles de motomarines sans gouvernail qui ont été vendus par exemple et combien seront encore probablement en circulation cet été. En attendant d'avoir des preuves, nous pouvons tout au plus nous baser sur les chiffres fournis par les fabricants. Il y a six ans, les fabricants estimaient qu'il y avait 53 650 motomarines au Canada; par conséquent, environ la moitié des motomarines actuellement en circulation sont des modèles antérieurs à 1977.

Dans la 1re section de votre cahier se trouvent le projet de loi et le règlement proposé par la Garde côtière en juin 1994, sur lequel le projet de loi est modelé. Vous y trouverez également les procès-verbaux de la réunion d'août 1994 au cours de laquelle ce règlement a été officiellement rejeté, et les commentaires que les représentants de la Garde côtière avaient préparés pour cette réunion en réponse aux objections de l'industrie de la navigation de plaisance. Vous y trouverez en outre des lettres échangées par Parcs Canada et le Comité de l'énergie, la politique gouvernementale actuelle et un document décrivant le processus concernant les autres restrictions sur la navigation de plaisance ainsi que la documentation d'une association de riverains d'un lac qui a dû attendre quatre ans pour pouvoir imposer des restrictions sur la navigation de plaisance.

Les divers documents exposent les motifs du refus d'autoriser des restrictions spécifiques pour les motomarines. Ils montrent les parallèles entre le projet de loi S-26 et les mesures que les fonctionnaires de la Garde côtière ont tenté de prendre en 1995 et aident à comprendre les raisons pour lesquelles certains passages du projet de loi S-26 sont différents.

I turn first to the bill. The preamble recognizes that the safe use of our lakes and other waterways is a matter of national importance, that there is public concern about safety and environmental problems created by PWC use, and that the current regulations under the Canada Shipping Act are not sufficient. Clause 2 gives the necessary definitions and clause 3 contains the purpose, which is to give local authorities a legal means to impose restrictions while respecting federal authority. Clause 4 outlines the method. It requires public consultations at the local level, including consultation with law enforcement officials. It requires the community to determine "for health, safety or environmental reasons" what restriction is required or whether a ban is needed. It requires passage of a resolution by that local authority and it requires that evidence of consultation and the resolution be sent to the Minister of Fisheries and Oceans. It requires the minister to publish any proposed restrictions in the *Canada Gazette* and sets a 90-day comment period. It also provides a mechanism for the community to amend its resolutions based on those comments.

The public consultation requirements are extensive. In fact, they go beyond what the government requires for other boating restriction regulations. The reason is found in the following clauses that reduce, but do not eliminate, ministerial discretion.

Several of the clauses say that the minister "shall." Most important, the minister shall publish the community's proposed restrictions in the *Canada Gazette* and shall order them into law, subject to clause 6. Clause 6 gives the minister limited discretion to refuse to order a restriction or a ban if navigation would be obstructed, impeded or rendered more difficult or dangerous. Again, this was on the advice of our legal counsel and "navigation" here means navigation in general, not the navigation of PWCs.

Clause 7 deals with the ministerial order to add or remove a designated area from a schedule, as the local authority has requested. Clause 8 requires the minister to keep records of all resolutions and their disposition.

Clause 9 establishes the prohibition against operating a PWC, except in accordance with the restrictions, and sets a maximum fine of \$2,000. The fine was set on the advice of our legal drafters who thought the figure would be in line with new levels of fines under the Canada Shipping Act. Many have complained that it is out of line with other similar offences that carry fines of \$500. This is one area where we should consider an amendment, if that is your wish.

Je passe au projet de loi. Le préambule reconnaît que l'usage sécuritaire de nos lacs et autres voies navigables revêt une importance nationale, que les problèmes de sécurité et d'environnement engendrés par l'utilisation des motomarines ont suscité des préoccupations au sein du public et que le règlement actuel, pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada n'est pas suffisant. L'article 2 contient les définitions requises et l'article 3 indique l'objet de la loi, qui est de fournir aux autorités locales un mécanisme juridique qui leur permette d'imposer des restrictions tout en respectant le pouvoir fédéral. L'article 4 expose la méthode. Il exige des consultations publiques à l'échelle locale, y compris des consultations auprès des agents chargés de l'application de la loi. Il exige que la collectivité détermine «pour des raisons de santé, de sécurité ou liées à l'environnement» quelles restrictions ou si une interdiction sont nécessaires. Il exige l'adoption d'une résolution par les autorités locales et exige des preuves de consultations, et que la résolution en question soit envoyée au ministre des Pêches et des Océans. Il exige en outre que ce dernier publie les restrictions proposées dans la *Gazette du Canada* et prévoit un délai de 90 jours pour les commentaires. Il établit en outre un mécanisme permettant à la collectivité de modifier ses résolutions en fonction de ces commentaires.

Les exigences en matière de consultation du public sont considérables. En fait, elles sont plus strictes que les exigences gouvernementales concernant les autres règlements sur les restrictions à la navigation de plaisance. Les motifs sont exposés dans les articles suivants qui diminuent sans toutefois supprimer le pouvoir discrétionnaire du ministre.

Plusieurs des articles dictent des instructions au ministre. Ce qui est très important, c'est que le ministre fait publier les restrictions proposées par la collectivité dans la *Gazette du Canada* et décrète qu'elles sont légales, sous réserve des dispositions de l'article 6. L'article 6 accorde au ministre le pouvoir discrétionnaire limité de refuser d'ordonner une restriction ou une interdiction si la navigation serait obstruée, gênée ou rendue plus difficile ou dangereuse. Cette disposition a été ajoutée sur les conseils de notre conseiller juridique et le terme «navigation» concerne dans ce cas-ci la navigation en général et pas uniquement les motomarines.

L'article 7 concerne les arrêtés ministériels permettant d'ajouter ou de supprimer une voie navigable désignée d'une annexe, à la demande des autorités locales. L'article 8 oblige le ministre à tenir des dossiers contenant toutes les résolutions et les décisions correspondantes.

L'article 9 concerne l'interdiction d'utiliser une motomarine, si ce n'est conformément aux restrictions et fixe une amende maximale de 2 000 \$. L'amende a été fixée sur les conseils de nos juristes qui trouvaient que le montant est comparable au nouveau montant fixé aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Certaines personnes estiment qu'elle est trop élevée par rapport aux amendes de 500 \$ prévues pour des infractions analogues. C'est un domaine où nous envisagerions un amendement, si c'est ce que vous voulez.

Clause 10 gives the minister the authority to make regulations, including establishing the schedules to restrict or ban PWCs in specific areas, exempting law enforcement officials from those restrictions in carrying out the act, which is how the minister might also set further requirements for consultations, signage or other matters.

Clause 11 is the requirement that the minister report to Parliament, which would allow parliamentarians to keep watch on how the act is being used by local authorities and what resolutions are refused by the minister.

I want now to turn to the regulations that the coast guard published in the *Canada Gazette Part 1* on June 4, 1994. These were proposed boating restriction regulations under the Canada Shipping Act. One of them — PWC restrictions on a lake in Quebec — followed much the same path as this bill proposes. It came from the local community where local consultations were held, and it was published for comment. The other came from Parks Canada. The coast guard had gone so far as to design the signage. There is an icon representing a PWC and rider. There are two schedules setting out locations where PWCs would be restricted.

At Lac aux Quenouilles in Quebec, PWC use would be limited to the three-hour period between 1330 hours and 1630 hours daily, and speed would be restricted. That is based on the 1994 proposals. Off Pacific Rim National Park on the west coast of Vancouver — a park that the Prime Minister created when he was in charge of parks — from June 1 to September 30, riders would be restricted to having their fun between 1300 hours and 1800 hours. That is, five hours each afternoon. Restrictions at Pacific Rim National Park, according to another document obtained through access to information and placed in your binders, were requested “because of dangerous use of craft among bathers and surfers.” That document shows that the coast guard received 13 letters of support for the regulations, including support from provincial authorities in Ontario and Saskatchewan, and from communities in Saskatchewan and British Columbia. It also received 11 letters of protest and responded to each of the comments.

After the 30-day comment period, there was an unusual meeting. It was held on August 17, 1994 at the coast guard headquarters in Ottawa. You will find the minutes of that meeting in your binder. They show that the proposed restrictions had the support of the RCMP, which was armed with accident figures. Coast guard rescue officials had statistics showing that PWCs had a higher rate of collisions than any other small vessel. Parks Canada staff stood behind the department's request, saying that

L'article 10 donne au ministre le pouvoir de prendre des règlements, y compris d'établir les annexes pour restreindre ou interdire les motomarines dans des zones précises en soustrayant à l'application de ces restrictions les agents chargés de l'application de la loi dans l'exercice de leurs fonctions; c'est en outre de cette façon que le ministre pourrait imposer d'autres exigences en ce qui concerne les consultations ou la signalisation, par exemple.

L'article 11 exige que le ministre présente un rapport au Parlement, ce qui devrait permettre aux parlementaires de suivre l'utilisation de la loi par les autorités locales et de savoir quelles résolutions sont refusées par le ministre.

Je voudrais faire maintenant des commentaires sur le règlement que la Garde côtière a publié dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 4 juin 1994. Il s'agit du règlement sur les restrictions à la conduite de bateau pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Une de ces restrictions — les restrictions sur les motomarines sur un lac du Québec — suit à peu près la même démarche que celle qui est proposée par ce projet de loi. Ces restrictions ont été établies par une collectivité locale où l'on avait tenu des consultations et elles ont été publiées pour susciter des commentaires. Les autres restrictions ont été proposées par Parcs Canada. La Garde côtière avait même conçu la signalisation qui comprend une icône représentant une motomarine et son pilote. Il y a deux annexes indiquant les lieux où l'utilisation de motomarines serait restreinte.

Au Lac aux Quenouilles, au Québec, l'utilisation des motomarines serait limitée à la période de trois heures situées entre 13 h 30 et 16 h 30 et la vitesse serait limitée. Cette restriction est basée sur les propositions faites en 1994. Dans les eaux situées en bordure du parc national Pacific Rim, situé sur la côte ouest de Vancouver — un parc que le premier ministre a créé lorsqu'il était responsable des parcs —, du 1^{er} juin au 30 septembre, les amateurs de motomarine ne pourraient plus s'adonner à leur sport qu'entre 13 heures et 18 heures, soit pendant cinq heures au cours de l'après-midi. D'après un autre document obtenu en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, qui se trouve dans le cahier, les restrictions en ce qui concerne ce parc ont été demandées «en raison de l'utilisation dangereuse des motomarines au milieu des baigneurs et des surfistes». Ce document indique que la Garde côtière a reçu 13 lettres d'appui au sujet du règlement, y compris des lettres d'appui des autorités provinciales de l'Ontario et de la Saskatchewan et de diverses collectivités de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Il a en outre reçu 11 lettres de protestation et a répondu à tous les commentaires.

Après le délai de 30 jours prévu pour les commentaires, une réunion inhabituelle a eu lieu, le 17 août 1994, à l'administration centrale de la Garde côtière, à Ottawa. Vous trouverez les procès-verbaux de cette réunion dans votre cahier. Ils indiquent que les restrictions proposées avaient l'appui de la GRC, qui a de très nombreux chiffres concernant les accidents. Les agents de sauvetage de la Garde côtière ont des statistiques indiquant que le nombre de collisions provoquées par des motomarines est

the safety of all had to be considered. Ontario and Quebec officials spoke in favour of them.

However, a spokesman from marine manufacturers was there complaining that PWCs “had been singled out for special treatment.” Individual manufacturers supported that position. The Canadian Marine Trades Federation also opposed the regulations, suggesting that better inspections would make these regulations unnecessary.

You also have a summary of the written objections and the coast guard’s responses. At the end of the day, the chairman summarized the decisions, including the decision that the regulations would not proceed. Why? Ostensibly, they would not proceed because it was too late in the season, and there was the threat of a lawsuit. The regulations did not surface again in time for the next boating season — nor did the lawsuit.

In fact, coast guard officials were under instructions to find other ways to deal with PWC problems. A cabinet committee had set the policy, as it was entitled to do. The other ways that the coast guard found included phasing in written tests for all operators of powerboats and PWCs and the imposition of age restrictions — although distinction was drawn between PWCs and other boats. In some provinces, a 10-kilometer limit near shorelines was established, and a new licensing régime is being created for all boats, not just for PWCs. And still the PWC problems persist.

In 1994, two other important things were happening. The minutes also document them. Since PWC manufacturers could not meet the safety standards for boat manufacturing — and still do not meet them — voluntary industry standards were being developed through the International Standards Organization, or ISO, and the Society of Automotive Engineers, or SAE. In 1994, ISO standards for fuel, electrical and ventilation systems were being discussed. In item 5a of the minutes, the chairman indicates progress on that standard, which our officials eventually adopted. The item explains one part of the coast guard’s position on regulation prior to August 1994.

Comment 5 in the written objections to the regulations reads:

It is unjust to discriminate and focus solely upon any one group of boaters or type of boats,

beaucoup plus élevé qu’en ce qui concerne les autres types de petites embarcations. Le personnel de Parcs Canada a appuyé la demande du ministère en invoquant le fait qu’il fallait tenir compte de la sécurité de tous et de toutes. Les représentants des gouvernements de l’Ontario et du Québec l’ont appuyée également.

Un porte-parole des fabricants a toutefois protesté sous prétexte que l’on «prévoyait un traitement spécial» pour les motomarines. Divers fabricants ont appuyé cette position. La Canadian Marine Trades Federation s’est également opposée au règlement, indiquant que des inspections plus sévères les rendraient inutiles.

Votre cahier contient également un résumé des objections faites par écrit et des réponses de la Garde côtière. En fin de séance, le président a résumé les décisions, y compris celle que le règlement ne serait pas adopté. Pour quelles raisons? De toute évidence, parce que la saison était déjà trop avancée et à cause de la menace de poursuites. Le règlement n’a pas été réexaminé à temps pour la saison suivante de navigation — il n’y a donc pas eu de poursuites.

En fait, les responsables de la Garde côtière ont reçu l’instruction de trouver d’autres solutions aux problèmes engendrés par les motomarines. Un comité du Cabinet avait établi la politique, comme il en avait le droit. Les autres méthodes qu’a trouvées la Garde côtière comprennent l’introduction progressive de tests écrits pour tous les conducteurs d’embarcations à moteur et de motomarines et l’imposition de restrictions d’âge — bien que l’on fasse une distinction entre les motomarines et les autres types d’embarcations. Dans plusieurs provinces, on a instauré une limite de 10 kilomètres à proximité des berges et un nouveau régime de permis a été établi pour toutes les embarcations, et pas uniquement pour les motomarines. Malgré ces initiatives, les problèmes liés aux motomarines persistent.

En 1994, deux autres changements importants se sont produits. Les procès-verbaux les indiquent. Comme les fabricants de motomarines ne pouvaient pas appliquer les mêmes normes de sécurité que pour la fabrication d’embarcations — et n’y répondent toujours pas —, des normes industrielles volontaires ont été élaborées par l’intermédiaire de l’Organisation internationale de normalisation, ou ISO, et par la Society of Automotive Engineers, ou SAE. En 1994, les normes ISO en ce qui concerne le système d’alimentation en carburant, le circuit électrique et le système de ventilation ont fait l’objet de discussions. Au paragraphe 5a des procès-verbaux, le président indique qu’on avait réalisé des progrès en ce qui concerne cette norme, qui a été finalement adoptée par nos fonctionnaires. On y explique un aspect de la position qu’avait adoptée la Garde côtière en ce qui concerne le règlement avant août 1994.

Le cinquième commentaire des objections faites par écrit indique que:

Il est injuste de faire de la discrimination et de s’acharner sur un seul groupe de plaisanciers ou un seul type d’embarcation,

— although we discriminate against water skiers. The coast guard's response:

The industry is seeking different standards for the craft and the nature or use of the craft is different.

The last part of the response states the obvious: When riders circle for hours on lakes, jump wakes or zoom by swimming areas, PWCs are used for sport, not transportation. In fact, the U.S. National Transportation Safety Board in 1998 described PWCs as a recreational boat designed for "riding entertainment."

The first part of the response reads: "The industry is seeking different standards..." meaning different manufacturing safety standards. Apparently, it is wrong to discriminate against PWCs by allowing local restrictions that distinguish them from other boats, but it is fine to discriminate in favour of PWCs by allowing manufacturers to devise their own safety standards.

The third important comment refers to the general process and procedures for boating restriction regulations. Changes were in the wind in 1994, although there is little indication of what those changes were, and no documented discussion in the minutes of the meeting.

As far as local communities are concerned, we only know what eventually resulted. You will find it in something called the "Local Authorities Guide to the Boating Restriction Regulations." The introductory clause is included in the binder. Among other thing, that clause outlines the 20-step process that now confronts small rural municipalities or large cottage associations when they want to protect their lakes.

Next to it you will find documentation of what happened to the Moot Lake Cottage Owners' Association when it tried to use this process. For this cottage association in Ontario, it took four years and the attention of scores of officials in the township, at the provincial level and in Ottawa. Its application was delayed by the Ontario Provincial Police, the Ontario Ministry of Natural Resources and the federal Privy Council office. All this for a 10-kilometer speed limit on a 50-acre lake where submerged rocks should restrict speed, if common sense were applied. All this because one new property owner had the legal right to ignore what his neighbours said about safety and insisted on using a PWC unwisely.

I call your attention to the comment from the man who spent years trying to return safety to his lake. He said:

— même si nous faisons de la discrimination à l'endroit des amateurs de ski nautique. La réponse de la Garde côtière est:

L'industrie tente d'établir des normes différentes en ce qui concerne ce type d'embarcation dont la nature ou l'utilisation est différente.

Le dernier volet de la réponse signale l'évidence même: lorsque les pilotes tournent en cercle pendant des heures sur les lacs, coupent leur sillage ou s'approchent à toute vitesse des zones de baignade, les motomarines sont utilisées à des fins sportives et non comme moyen de transport. En fait, le U.S. National Transportation Safety Board a décrit, en 1998, la motomarine comme une embarcation de plaisance conçue pour «s'amuser».

La première partie de la réponse signale que: «l'industrie tente de faire établir des normes différentes [...]», autrement dit des normes de fabrication différentes en ce qui concerne la sécurité. De toute apparence, il est interdit de faire de la discrimination à l'endroit des motomarines en permettant des restrictions locales qui les dissocient des autres types d'embarcations, mais il est normal d'avantager les motomarines en permettant aux fabricants d'établir eux-mêmes les normes de sécurité.

Le troisième commentaire important concerne le processus général et les procédures suivies pour établir des règlements sur les restrictions à la navigation de plaisance. Des changements étaient en préparation en 1994, mais leur nature précise n'était pas connue et les procès-verbaux de la réunion ne signalent aucune discussion précise à ce sujet.

En ce qui concerne les autorités locales, nous ne connaissons que les résultats finaux. Vous les trouverez dans un document intitulé «Local Authorities Guide to the Boating Restriction Regulations». La clause introductive se trouve dans le cahier. Cette clause décrit entre autres choses le processus en 20 étapes que doivent désormais suivre les petites municipalités rurales ou les grandes associations de propriétaires de chalets lorsqu'elles veulent protéger leurs lacs.

Juste à côté, vous trouverez de la documentation sur les résultats qu'a obtenus la Moot Lake Cottage Owners' Association lorsqu'elle a voulu utiliser ce processus. Dans le cas de cette association ontarienne, il a fallu attendre quatre ans et mobiliser l'attention d'une armée de fonctionnaires au niveau du comté, au niveau provincial et au niveau fédéral. Sa demande a été retardée par la Police provinciale de l'Ontario, par le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario et par le Bureau du Conseil privé fédéral. C'est un long délai pour obtenir l'autorisation d'imposer une limite de vitesse de 10 kilomètres à l'heure sur un lac de 50 acres où la présence de rochers submergés devrait restreindre la vitesse, si l'on faisait preuve de bon sens. Tout cela parce qu'un nouveau propriétaire avait le droit légal de ne pas tenir compte des mises en garde de ses voisins et continuait d'utiliser sa motomarine de façon dangereuse.

J'attire votre attention sur le commentaire de la personne qui a tenté pendant des années de rétablir la sécurité sur son lac. Il a dit:

I dread the prospect of giving first aid to new, selfish people who have steadfastly refused to listen — to listen and respect our knowledge of the lake's boating conditions.

This first section of your briefing book, taken as a whole, is the story of local efforts to deal squarely and legally with PWC problems. It is the story of the coast guard's initial solution — which is very similar to this bill — and it is the story of the policy that resulted, one that is exactly what the manufacturers requested.

Bill S-26 is in response to that policy and in response to a local situation. I began my investigation almost four years ago. I began because there was a terrible accident on West Hawk Lake in Manitoba, where I spend part of my summers. A young man was virtually beheaded in that PWC accident. My neighbours wanted to know what to do to prevent other deaths. When we receive strong local support for Bill S-26, we often find a history of a tragic death. People in the communities near Shuswap Lake, British Columbia; Sylvan Lake, Alberta; West Hawk Lake, Manitoba; Georgian Bay, Ontario and Lac Magog, Quebec know the tragedies first-hand. In the last five years there have been 20 deaths and 122 near-drownings and serious injuries reported by daily newspapers — newspapers, I would remind you, which cover these accident only sporadically, and usually just on holiday weekends. Ten deaths were reported by urban newspapers in 1997 alone.

I have patterned Bill S-26 as closely as possible to what the coast guard itself proposed in 1994 because it is consistent with how we in Canada deal with other safety or environmental problems on the water: We let local people decide. We have a federal government that regulates on behalf of local communities, and we require public consultations. What we do not do, in the matter of water skiing for example, is allow the manufacturers of waterskis to set public policy. Bill S-26 narrows ministerial discretion because, sadly, manufacturers had undue influence in 1994. I want public consultations, as I am sure you do, not private consultations with cabinet ministers, to determine what is in the interests of safety and the environment.

Some critics suggest that it is harsh to go further than the coast guard's proposal in 1949 and to allow bans on any lake. My response is that we have evidence that was not available eight years ago. For safety reasons alone, bans in some areas are entirely appropriate, and nothing new. In a little lake next to my lake, motorboats are banned. No one thinks it is a big deal

J'envisage avec appréhension l'éventualité de devoir donner les premiers soins à de nouveaux venus égoïstes qui ont constamment refusé de nous écouter et de respecter notre connaissance des conditions de navigation sur le lac.

La 1re section de votre cahier d'information donne la chronologie des efforts déployés par les autorités locales pour régler rondement et légalement les problèmes causés par les motomarines. C'est l'histoire de la solution initiale de la Garde côtière — qui est très semblable à celle proposée dans ce projet de loi — et la réaction de la police, celle que les fabricants demandaient précisément.

Le projet de loi S-26 est une réaction à cette politique et à la situation locale. J'ai commencé mon enquête il y a quatre ans. J'ai fait cette enquête en raison du terrible accident survenu sur le West Hawk Lake, au Manitoba, où je passe une partie de l'été. Un jeune homme a été pratiquement décapité à la suite de cet accident. Mes voisins voulaient savoir que faire pour éviter d'autres accidents mortels. Lorsque le projet de loi S-26 reçoit un appui vigoureux de la part de la population locale, nous constatons généralement qu'un accident a causé une mort tragique. Les habitants des collectivités situées à proximité de Shuswap Lake (Colombie-Britannique), de Sylvan Lake (Alberta), de West Hawk Lake (Manitoba), de la baie Géorgienne (Ontario) et du lac Magog (Québec) ont été témoins d'accidents tragiques. Au cours des cinq dernières années, 20 décès et 122 quasi-noyades ou accidentés graves ont été signalés par les quotidiens qui, je vous le rappelle, ne couvrent ce genre d'accidents que de façon sporadique, généralement ceux qui surviennent au cours des fins de semaine de vacances. Dix décès ont été signalés par les journaux urbains en 1997.

J'ai modelé le projet de loi S-26 autant que possible sur le règlement que la Garde côtière a proposé en 1994 parce qu'il correspond aux mesures que l'on prend généralement au Canada pour régler les autres problèmes de sécurité ou d'environnement sur l'eau: on permet aux autorités locales de prendre les décisions. Le gouvernement fédéral établit la réglementation pour les collectivités locales et on exige des consultations publiques. Dans le cas du ski nautique par exemple, on ne permet pas aux fabricants d'établir la politique officielle. Le projet de loi S-26 restreint le pouvoir discrétionnaire du ministre parce que les fabricants ont malheureusement eu une influence indue en 1994. J'exige des consultations publiques, et pas des consultations avec des ministres, pour déterminer les mesures qu'il convient de prendre pour assurer la sécurité et protéger l'environnement; je suis convaincue que c'est ce que vous voulez également.

Plusieurs personnes estiment qu'il ne faut pas aller plus loin que la proposition faite par la Garde côtière en 1994 et qu'il ne faut pas accepter des interdictions sur quelque lac que ce soit. Ma réponse est que nous avons des preuves que ce n'était pas possible il y a huit ans. Ne fût-ce que pour des raisons de sécurité, les interdictions dans certaines zones sont tout à fait justifiées et ce ne

because it is a very small lake. It is for canoeing and fishing, so they ban motorboats, and that is fine.

The bill also reduces the number of steps that local authorities must take in applying for a restriction. It reduces them because the 20-step process is arduous and a deterrent to local groups, particularly to volunteer-run cottage associations or municipal staff in rural areas. Bill S-26 proposes that the local resolutions go directly to the minister. In a lake next to mine, Falcon Lake, a group of people met to discuss PWCs, and the RCMP told them, "Don't even bother; it won't happen."

Some people in Quebec would like to see provincial officials involved as they now are in administering other boating restriction regulations. I believe the minister could require that under clause 10(e), or we can deal with it through an amendment, if you like. Provincial officials in four other provinces are also administering the process for the federal government, but it is my understanding that several of them are contemplating withdrawal, and there is no public demand to keep them involved.

I will now highlight some of the material in other sections of your briefing book. I will cover them quickly because they are matters that will also be covered by other witnesses.

Section 2 has a short summary of restrictions imposed by U.S. states where boating restrictions are a state, not federal, matter. I have chosen the U.S. data because North America has been the prime market for PWCs. Other countries have regulated them. In Australia, for example, they have been banned from Sydney Harbour. The U.S. example is the one most comparable to our own because we share waterways, we share manufacturers, and we have similar statistics on per capita ownership. We see that 51 states set a minimum age for PWC drivers, and Canada's minimum age of 16 compares favourably to limits elsewhere. There the good news ends. We see that 44 states put limits on wake jumping, 38 states have bans in specific areas, and 12 states set specific speed limits. We have none of these limits anywhere.

Section 3 is the second most important section in your briefing book. It is the section on safety. I have included two comprehensive, popular articles on the subject, one from the U.S. and the other from Canada. I invite you to read them at your

serait pas la première fois qu'on en impose. Dans un petit lac voisin du mien, les embarcations à moteur sont interdites. Personne n'y attache beaucoup d'importance parce que c'est un très petit lac. Il est réservé au canoëisme et à la pêche; on a donc interdit l'utilisation d'embarcations à moteur et c'est très bien ainsi.

Le projet de loi réduit en outre le nombre d'étapes que les autorités locales doivent suivre pour présenter une demande de restriction. Il le réduit parce que le processus en 20 étapes est laborieux et dissuasif pour les associations locales, surtout les associations de propriétaires de chalets dirigées par des bénévoles ou les employés municipaux des régions rurales. Le projet de loi S-26 propose que les résolutions locales soient envoyées directement au ministre. À un lac situé juste à côté du mien, le Falcon Lake, un groupe de personnes se sont réunies pour discuter des motomarines et la GRC leur a dit de ne pas se donner la peine de faire des démarches parce que cela ne donnerait aucun résultat.

Au Québec, certaines personnes voudraient rencontrer les agents provinciaux qui administrent les autres règlements sur les restrictions à la conduite des bateaux. Je crois que le ministre pourrait l'exiger aux termes de l'alinéa 10e), ou nous pourrions régler la question par le biais d'un amendement, si vous préférez. Dans quatre autres provinces, ce sont également des fonctionnaires provinciaux qui administrent le processus pour le gouvernement fédéral, mais si j'ai bien compris, plusieurs provinces envisagent de mettre un terme à ce service car la demande publique n'est pas suffisante.

Je voudrais maintenant mettre l'accent sur certains des renseignements qui se trouvent dans d'autres sections de votre cahier d'information. Je le ferai très rapidement parce que d'autres témoins ont également diverses questions à aborder.

La 2^e section donne un bref résumé des restrictions imposées par les États américains où les restrictions à la navigation de plaisance relèvent de la compétence des États et pas de celle du gouvernement fédéral. J'ai choisi les données américaines parce que l'Amérique du Nord est le principal marché pour les motomarines. Des règlements ont été établis dans d'autres pays. En Australie, par exemple, leur présence dans le port de Sydney a été interdite. La situation des États-Unis est la plus comparable à la nôtre étant donné que nous partageons des voies navigables, que les fabricants sont les mêmes et que les chiffres sur le pourcentage de motomarines par habitant sont analogues. Dans 51 États, un âge minimum pour les conducteurs de motomarines a été fixé et l'âge minimum de 16 ans exigé au Canada se compare avantageusement aux limites d'âge fixées dans plusieurs États. C'est toutefois le seul facteur en notre faveur. Dans 44 États, des restrictions ont été imposées pour ce qui est de couper le sillage, 38 États ont imposé des interdictions dans des zones précises et 12 États ont fixé des limites de vitesse. Aucune limite de ce genre n'a été imposée au Canada.

La 3^e section est la deuxième section la plus importante de votre cahier d'information. Elle concerne la sécurité. J'y ai inclus deux articles populaires complets sur le sujet, un qui vient des États-Unis et l'autre du Canada. Je vous invite à les lire quand

leisure, but I would like to highlight the third paragraph in the first article that puts, in lay terms, one of the chief safety problems.

In 1998 the National Transportation Safety Board criticized the basic design of all personal watercraft: "Personal watercraft have no braking mechanism. They coast to a stop, and while coasting, there is no turning ability."

Or, as the writer put it: "When the throttle is off, a speeding jet ski is like a car on ice. It can't stop. It can't turn, and the driver has no control."

I also ask you to note the section on official reports of vehicle defects. The U.S. Consumer Product Safety Division, the American Medical Association's journal and the Transportation Safety Board have been trying to quantify and correct the off-throttle problem since 1965. More recently, as the second article shows, the courts have been imposing their own solutions.

The collision expert from Calgary quoted in the second article will be one of our witnesses. I ask you to remember that Mr. Paulo is also a member of the Society of Automotive Engineers committee that is developing PWC standards and a former official of Transport Canada.

Next you will see the U.S. Coast Guard statistics that show the trend in PWC use, in accidents, in injuries and in fatalities. Unfortunately, the statistics only go to 1997, but what is significant here is ratio of injury to accident: one injury for every 2.3 accidents, and the ratio of injuries to deaths: almost 24 injuries for every death. It is significant because we simply do not have similar accident statistics in Canada.

We have more detailed U.S. Coast Guard statistics for the year 2000. Here we see the accidents involving PWCs accounted for 1,580 injuries and 68 deaths. We see that of 5,437 collisions between vessels, PWCs accounted for 2,287, or 42 per cent of them, although they account for only 10 per cent of all registered boats. They were involved in almost 30 per cent of the accidents of all types.

Not surprisingly, the U.S. National Transportation Safety Board decided to look at the deaths, injuries and accident characteristics associated with PWCs. It issued a report that is referenced in the material in your binder. Instead of the full report, you will see what the board decided to do about the problems. In June 1998, it wrote the manufacturers, telling them to:

vous en aurez le loisir, mais je voudrais mettre l'accent sur le troisième paragraphe du premier article qui expose, en termes simples, un des principaux problèmes de sécurité.

En 1998, le National Transportation Safety Board a critiqué la structure de base de toutes les motomarines: «Les motomarines ne sont pas dotées de mécanisme de freinage. Elles s'arrêtent progressivement et pendant ce temps-là, il n'est plus possible de la manoeuvrer».

Ou, comme le mentionne l'auteur de cet article: «Lorsque les gaz sont coupés, un jet ski lancé à pleine vitesse se comporte comme une automobile sur la glace. Il ne peut pas s'arrêter. Il ne peut pas virer et le conducteur n'a aucun contrôle».

Je vous signale en outre la section sur les rapports officiels concernant les vices de construction du véhicule. La U.S. Consumer Product Safety Division, la revue de l'American Medical Association et le Transportation Safety Board essaient de quantifier et de rectifier le problème qui se pose lorsqu'on coupe les gaz depuis 1965. Au cours des dernières années, comme l'indique le deuxième article, les tribunaux imposent leurs solutions.

L'expert en collisions de Calgary, dont on cite les commentaires dans le deuxième article, sera un de nos témoins. Je voudrais que vous vous souveniez que M. Paulo est également membre du comité de la Society of Automotive Engineers qui élabore les normes sur les motomarines et qu'il a été fonctionnaire à Transports Canada.

Vous voyez ensuite les statistiques de la Garde côtière américaine qui indiquent les tendances en ce qui concerne l'utilisation des motomarines, les accidents, les blessures et les accidents mortels. Les statistiques s'arrêtent malheureusement à 1997 mais ce qui est important, c'est le nombre de blessés par rapport au nombre d'accidents (un blessé pour 2,3 accidents) et le nombre de blessés par rapport au nombre de décès (près de 24 blessés pour un cas mortel). C'est important parce que nous ne disposons pas de statistiques analogues ce genre d'accident au Canada.

Nous avons des statistiques plus détaillées de la Garde côtière américaine pour l'an 2000. Les accidents dans lesquels sont impliquées des motomarines ont causé 1 580 blessés et 68 morts. Nous constatons que les motomarines sont responsables de 2 287 collisions entre embarcations sur 5 437, soit 42 p. 100, même si elles ne représentent que 10 p. 100 du nombre total d'embarcations immatriculées. Elles étaient impliquées dans près de 30 p. 100 des accidents de tout genre.

Le U.S. National Transportation Safety Board a décidé d'examiner les caractéristiques des cas de décès, de blessures et d'accidents associés aux motomarines, ce qui n'a rien d'étonnant. Il a publié un rapport qui est mentionné dans les références citées dans votre cahier d'information. Celui-ci ne contient pas le rapport intégral, mais les décisions qui ont été prises par cet organisme pour tenter de résoudre les problèmes y sont mentionnées. En juin 1998, il a écrit aux fabricants pour leur demander de:

Evaluate personal watercraft designs and make changes to improve operator control and to help prevent personal injuries. Consider such items as off-throttle steering, braking and padded handlebars and operator equipment such as personal flotation devices and helmets.

It also told them to develop, with the coast guard, comprehensive standards specific to the risks of PWCs and told the coast guard, by June 2000, to determine the feasibility of providing PWC drivers with more control in off-throttle situations.

Finally, in this section is more information from the U.S. It quantifies the massive recalls of PWCs for production or design problems that could lead to fires or explosions. That information led my staff to use the U.S. Coast Guard's Web site to search for other recalls. We found that more than 500,000 units have been recalled for significant safety defects. This sounds incredible to me, but those are their statistics. That is somewhere between one-half and one-third of all PWCs manufactured. It is laudable that manufacturers are catching defects. It is worrisome that such a low percentage is being repaired — 38 per cent of the 126,000 units that Bombardier recalled for defective fuel tank filler necks on its models for three years. It is worrisome that our coast guard has never warned Canadian owners about these recalls.

This section on safety and the next sections on environmental impact give you an idea of the range of problems on our lakes and coastal waters. Section 4 has Environment Canada's description of the pollution problems. In just one hour, the hydrocarbon emissions from a 70 horsepower two-stroke engine equal the emissions of a new car driven 8,000 kilometers. Many PWCs are higher horsepower and are used hour after hour on small lakes. In this section, you will also find two excellent Library of Parliament reports on how the government is attempting to deal with the emissions problem and other environmental impacts of PWCs. Our witnesses will offer more information.

In section 5, you will find a summary of an excellent paper on the matter of noise written by another of our witnesses. You will see what one manufacturer has been doing to reduce noise emissions. You will see the chart that puts the quieter Sea-Doo in a decibel range between a vacuum cleaner and city traffic. One of the bill's supporters wrote that she lives on the Rideau Canal,

Évaluer la structure des motomarines et y apporter des modifications de façon à accroître le degré de contrôle du conducteur et à limiter les accidents entraînant des lésions corporelles. Il faudrait envisager d'y ajouter un système de direction lorsque les gaz sont coupés, un guidon de freinage et un guidon matelassé ainsi que de l'équipement pour le conducteur comme des vêtements de flottaison et des casques.

Il leur a demandé en outre d'élaborer, avec l'aide de la Garde côtière, des normes précises axées spécifiquement sur les risques liés aux motomarines et il a demandé à la Garde côtière d'étudier pour juin 2000 la possibilité de donner aux conducteurs de motomarines davantage de contrôle lorsque les gaz sont coupés.

Enfin, cette section contient des renseignements supplémentaires venant des États-Unis. Elle indique le nombre de véhicules impliqués dans les rappels massifs de motomarines dus à des problèmes de production ou de conception qui pourraient causer des incendies ou des explosions. Ces renseignements ont incité mes collaborateurs à consulter le site Web de la Garde côtière américaine pour y trouver des renseignements sur d'autres rappels. Nous avons constaté que plus de 500 000 véhicules ont été rappelés pour des défauts importants compromettant la sécurité. Ça paraît incroyable, mais ce sont les chiffres indiqués. Ça représente entre un tiers et la moitié des motomarines fabriquées. L'aptitude des fabricants à détecter les défauts de fabrication est louable. Par contre, ce qui est inquiétant, c'est le faible pourcentage de véhicules réparés — 38 p. 100 seulement des 126 000 motomarines rappelées par Bombardier pour un goulot de remplissage du réservoir à essence défectueux sur les modèles produits pendant trois ans. Le fait que notre Garde côtière n'en ait jamais averti les propriétaires canadiens est inquiétant.

Cette section sur la sécurité et les sections suivantes sur les incidences environnementales donnent un aperçu des problèmes que cause la présence de ces véhicules sur nos lacs et dans les eaux côtières. La 4^e section contient la description des problèmes de pollution faite par Environnement Canada. En une heure, un moteur à deux temps de 70 chevaux produit une quantité d'émissions d'hydrocarbures équivalant aux émissions d'une voiture neuve conduite sur une distance de 8 000 kilomètres. La plupart des motomarines sont d'une puissance supérieure à 70 chevaux et sont utilisées pendant des heures sur de petits lacs. Dans cette section, vous trouverez également deux excellents rapports de la Bibliothèque du Parlement concernant les initiatives que prend le gouvernement pour tenter de régler ce problème des émissions et celui des incidences environnementales des motomarines. Nos témoins donneront d'autres renseignements à ce sujet.

Dans la 5^e section, vous trouverez un résumé d'un excellent document rédigé par un autre de nos témoins, qui porte sur la question du bruit. Il indique les mesures prises par un fabricant pour réduire les émissions de bruit. Cette section contient le graphique qui situe le Sea-Doo, dont le moteur est moins bruyant, à un niveau de décibels entre celui d'un aspirateur et de la

where the noise from PWCs reaches disturbing levels. She compared it to living alongside the 401.

Section 6 presents you with some of the changes in PWC design in recent years: a learning key for beginners, a rudder-like system to improve steering, a four-stroke engine to reduce emissions and a direct injection system. All of these are laudable, but all of these are in show rooms and not on the machines that other boaters and lake-front property owners must deal with, by and large.

Nor have some of these systems been independently evaluated. For example, Bombardier agreed to have its machine involved in independent testing of other prototype systems designed to improve steering, but it declined to have its off-power assisted steering tested. Without any add-on to improve steering, the Sea-Doos tested avoided collisions at 20 miles an hour, but had a success rate ranging from 0 to 17 per cent at 30 miles an hour and failed the test completely at higher speeds. That is the performance of models that left the showroom a few years ago and are now on the lakes, where safety is paramount. I have included some of the promotional material for this year's models so you can see what the manufacturers are telling potential customers.

In the final section you will find a summary of the public response to Bill S-26, printouts of the 70 organizations behind it, and Canadians who took the time to write letters. You will also see highlights of a national poll. Roper Reports Canada, a national syndicated marketing and public opinion service, surveyed Canadians this past winter. It asked whether local municipalities should have the authority to set rules for PWC/Jet Ski use. Fifty-nine per cent answered yes. On the no side, there was 18 per cent. I would be happy to provide you with a breakdown of that poll.

Parliamentarians are not here to do simply what the polls tell us, although we should be cognizant of public opinion. We are here to do what is best for the country. I am confident that when these hearings are over, it will be clear that we should pass this bill. PWC problems persist, and the federal government has the responsibility, along with the authority, to deal with these problems. To date, it has not done so. It is also clear that the local communities have been denied the right to protect their lakes. Bill S-26 will reverse that policy.

I welcome your questions.

circulation urbaine. Une des personnes qui appuie le projet de loi a écrit qu'elle habite en bordure du canal Rideau où le bruit causé par les motomarines atteint des niveaux inquiétants. Elle compare ce bruit à celui auquel sont exposées les personnes qui habitent en bordure de la 401.

La 6^e section indique quelques-unes des modifications techniques qui ont été apportées aux motomarines au cours des dernières années: une clé d'apprentissage pour les débutants, un système ressemblant à un gouvernail pour améliorer la direction, un moteur à quatre temps pour réduire les émissions et un système à injection directe. Toutes ces modifications sont louables, mais elles sont sur les modèles qui se trouvent encore dans les salles d'exposition et pas sur les machines auxquelles ont affaire les autres plaisanciers et propriétaires de chalets.

Ces systèmes n'ont pas encore été soumis à une évaluation indépendante. Par exemple, Bombardier a accepté que des essais indépendants soient effectués sur d'autres systèmes à l'état de prototype ayant pour but d'améliorer la direction mais a refusé que l'on fasse des tests sur sa direction assistée hors accélération. Sans ajout pour améliorer la direction, les Sea-Doos sur lesquels des essais ont été effectués ont permis d'éviter des collisions à 20 milles à l'heure, mais le taux de réussite était de 0 à 17 p. 100 à 30 milles à l'heure et l'échec était complet à des vitesses supérieures. C'est la performance des modèles qui ont quitté les salles d'exposition il y a quelques années et qui sont actuellement sur les lacs, où la sécurité est une préoccupation majeure. J'ai inclus quelques dépliants publicitaires pour les modèles de cette année afin que vous voyiez les renseignements que les fabricants donnent aux clients potentiels.

Dans la dernière section, vous trouverez un résumé de la réaction publique au projet de loi S-26, la liste des 70 organismes qui appuient ce projet de loi et celle des Canadiens et Canadiennes qui se sont donné la peine d'écrire des lettres. Vous y trouverez également les principaux résultats d'un sondage national. Roper Reports Canada, un service national affilié de marketing et de sondages d'opinion publique, a fait un sondage au Canada au cours de l'hiver dernier. Il a demandé si les autorités locales devraient avoir le pouvoir d'établir des règlements sur l'utilisation des motomarines et des Jet Ski. Cinquante-neuf pour cent des participants ont répondu que oui. Dix-huit pour cent ont répondu non. Je suis prête à vous communiquer les résultats ventilés de ce sondage.

Le rôle des parlementaires n'est pas de suivre aveuglément les résultats des sondages, bien qu'il faille être au courant de l'opinion publique. Notre rôle est de prendre les meilleures décisions possible pour le pays. Je suis certaine que lorsque ces audiences seront terminées, il apparaîtra clairement qu'il faut adopter ce projet de loi. Les problèmes causés par les motomarines persistent et le gouvernement fédéral a non seulement le pouvoir mais aussi la responsabilité de régler ces problèmes que ce pouvoir implique. Jusqu'à présent, il n'a pris aucune mesure. Il est incontestable que l'on a refusé aux collectivités locales le droit de protéger leurs lacs. Le projet de loi S-26 mettra un terme à cette politique.

Je répondrai volontiers à vos questions.

The Chairman: It is my understanding that the Department of Fisheries and Oceans believe the issue of personal watercrafts can be addressed under existing legislation. Could you relate the discussion that you had with them on that question and your opinion of the department's position?

Senator Spivak: I think that is true. As I said in my brief, if the minister wished to put in a schedule for personal watercrafts, it would be easier for the community to apply for the restrictions they want.

That is the department's position. I think the intent is there and the motivation is a good one. The problem is in the follow-through.

The boating regulation and restriction is a 20-step process. At any point in that process, a bureaucrat or the RCMP, or someone else, can say, "That is it. That is the end of it." I think it makes good common sense to make that step simpler.

Moreover, the government policy suggests that there needs to be consultation with all Canadians, not just the local community. The boating restrictions say that the request for a restriction requires that the need for implementation be assessed and that public consultation be held at the local level. That is not a new policy. However, it is very onerous to go through those steps. I am suggesting a simpler way.

I would be happy were my bill irrelevant. It would be a wonderful solution if the department took its own steps.

The Chairman: You are saying that, under this bill, the federal government would deal directly with municipalities. If so, what do you think the provincial reaction would be to such a measure?

Senator Spivak: As I indicated, some of the provinces do not want to be involved. The provinces could be involved; that could be an amendment. I am not hung up on that. I am hung up on local control and simplicity so that people can actually get what they want.

It is not a new thing. There are 2,000 places where there are all kinds of restrictions in Canada. It is becoming more onerous. In the actual, specific instance of PWCs, the manufacturers are up in arms and fighting against this legislation. I do not know why they should. If they have a good product, people will buy it and no one will impose restrictions. They are fighting tooth and nail so that the cabinet, as in 1994, will be under pressure not to allow local communities to do impose restrictions. I do not think that is fair.

The Chairman: You have listed numerous negative effects of personal watercraft use. Is it possible for you to assign priorities to these effects? Is the key concern, for example, public safety or environmental degradation? Is it depriving others of the quiet enjoyment of their property?

La présidente: Si j'ai bien compris, le ministère des Pêches et des Océans pense que le problème des motomarines peut être réglé en vertu de la législation actuelle. Pourriez-vous parler des discussions que vous avez eues à ce sujet avec les représentants du ministère et dire ce que vous pensez de sa position?

Le sénateur Spivak: Je crois que c'est vrai. Comme je l'ai indiqué dans mon mémoire, si le ministre avait voulu consacrer une annexe aux motomarines, les collectivités auraient moins de difficulté à présenter une demande en ce qui concerne les restrictions qu'elles souhaitent imposer.

C'est la position du ministère. Je pense que l'intention est là et que la motivation est bonne. Le problème réside dans le suivi.

Le processus prévu dans le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est un processus en 20 étapes. À chaque étape, un bureaucrate ou la GRC, ou une autre personne peut décider que c'est terminé. Je pense que c'est une question de bon sens de simplifier le processus.

En outre, la politique gouvernement indique qu'il est nécessaire de tenir des consultations auprès de tous les Canadiens et pas uniquement auprès des habitants des collectivités locales. Les restrictions à la conduite des bateaux indiquent que, lorsqu'on veut présenter une demande pour imposer une restriction, il faut faire une évaluation de la nécessité de la mettre en oeuvre et de tenir des consultations publiques à l'échelle locale. Ce n'est pas une nouvelle politique. Cependant, ce processus est très onéreux à cause du nombre d'étapes. Je suggère un processus plus simple.

Je serais heureuse si mon projet de loi était superflu. Ce serait formidable si le ministère décidait de prendre des mesures.

La présidente: Vous avez mentionné qu'en vertu de ce projet de loi, le gouvernement fédéral traiterait directement avec les municipalités. Quelle serait dès lors, d'après vous, la réaction des provinces?

Le sénateur Spivak: Comme je l'ai déjà mentionné, certaines des provinces ne veulent pas s'en mêler. Les provinces pourraient s'en mêler; on pourrait apporter des modifications au processus que je propose. Je ne suis pas intraitable à ce sujet. Par contre, je tiens absolument à un contrôle local et à une simplification du processus pour permettre aux intéressés d'obtenir satisfaction.

Ce n'est pas une proposition unique en son genre. Diverses restrictions sont déjà en place dans 2 000 localités canadiennes. Le système devient plus onéreux. Dans le cas précis des motomarines, les fabricants ont déclaré la guerre à ce projet de loi. Je ne vois pas pourquoi. S'ils ont un produit de qualité, les consommateurs l'achèteront et personne n'imposera des restrictions. Ils luttent farouchement et exercent des pressions sur le Cabinet, comme en 1994, pour qu'il interdise aux collectivités locales d'imposer des restrictions. C'est injuste.

La présidente: Vous avez indiqué de nombreuses incidences négatives de l'utilisation des motomarines. Pourriez-vous établir un ordre de priorité? Est-ce que la principale préoccupation est la sécurité publique ou est-ce la dégradation de l'environnement, par exemple? Est-ce que l'utilisation de ces engins prive d'autres personnes de la jouissance paisible de leur propriété?

Senator Spivak: I believe safety is uppermost. I think the public sets its own priorities. In each community, people react for different reasons. In my own city of Winnipeg, it is because the riverbanks could be eroded. PWCs are very harmful to riverbanks. The residents along the banks of the river were up in arms when there was a request to licence PWCs along the Red River. City Council denied that; they would not allow it.

That is the way things should be. I think people should have the right, once they have consulted with their neighbours and there is a majority decision in the community, to petition their government and to have their concerns looked at.

The Chairman: Is it possible for the industry to produce a personal watercraft that would be socially acceptable, one that is less powerful or quieter?

Senator Spivak: First, PWCs are socially acceptable in some lakes. There is a lake in Saanich, British Columbia, where PWCs are banned as a result of a noise bylaw. The industry has not challenged that. If they did, it would not stand. Next door there is a big lake. PWCs are there, and no one complains.

The problem with the notion that they are just like other boats is that they simply are not. They are an extreme sport. The advertising is aimed at people who like thrills and speed. That is great. People should have fun, but not where kids are playing, and not where swimmers are, or where people fish. Each community should have the right to decide that.

Something that is socially acceptable? I am not sure how you would define that in numbers or in terms. However, the key principle is not what I think but what each local community has decided to do, and they should be allowed to do that easily.

Senator Callbeck: I commend you for your concern about safety, public waterways and the environment.

You mentioned in answer to a previous question that the current process has 20 steps. That is really the problem; it is too cumbersome. What steps are you proposing should be eliminated?

Senator Spivak: The bill proposes that there be consultation, for example, with law enforcement officers, the local community and with the province, if that is their wish. The resolution then goes to the minister directly. The minister has to go through the usual process, such as gazetting and allowing for other comments. He also may use his discretion. That cuts through a lot of red tape.

Le sénateur Spivak: Je pense que la sécurité est la principale préoccupation. Je pense que c'est le public qui fixe ses priorités. Dans chaque collectivité, on réagit pour diverses raisons. Dans ma ville, à Winnipeg, c'est parce que ce type d'activité pourrait entraîner l'érosion des berges. Les motomarines causent beaucoup de dégâts aux berges. Les riverains ont levé les armes quand une demande d'autorisation d'utiliser des motomarines sur la rivière Rouge a été présentée. Le conseil municipal a refusé d'accorder l'autorisation.

C'est ainsi que cela devrait se passer. Je pense qu'après avoir consulté leurs voisins et qu'après qu'une décision majoritaire ait été prise dans la collectivité, les intéressés devraient avoir le droit de présenter une pétition à leur gouvernement et de faire examiner leurs problèmes.

La présidente: L'industrie peut-elle produire une motomarine qui serait acceptable sur le plan social, un modèle moins puissant ou moins bruyant?

Le sénateur Spivak: Les motomarines sont acceptables sur certains lacs. À Saanich, en Colombie-Britannique, se trouve un lac où les motomarines sont interdites grâce à un arrêté municipal concernant le bruit. L'industrie ne l'a pas contesté. Si elle le contestait en cour, elle aurait gain de cause. Par contre, sur un grand lac situé juste à côté de celui-là, les motomarines sont autorisées et personne ne s'en plaint.

Le problème, c'est qu'on considère les motomarines comme des embarcations semblables aux autres alors que ce n'est pas le cas. Il s'agit d'un sport extrême. La publicité est axée sur les amateurs d'émotions fortes et de vitesse. C'est très bien. Il faut permettre aux gens de s'amuser, mais pas là où des enfants jouent, ni là où il y a des baigneurs ou encore des pêcheurs. Chaque collectivité devrait avoir le droit de prendre ce type de décision.

Est-ce une activité socialement acceptable? Je ne sais pas très bien ce qu'il faut entendre par là en théorie ou en pratique. Cependant, le principe de base est que l'important n'est pas ce que j'en pense personnellement, mais ce que les diverses collectivités locales décident de faire, et il faudrait leur faciliter la tâche.

Le sénateur Callbeck: Je vous félicite pour vos préoccupations au sujet de la sécurité, des voies navigables publiques et de l'environnement.

Vous avez mentionné, dans la réponse à une question précédente, que le processus actuel comporte 20 étapes. C'est là que réside le problème; le processus est trop laborieux. Quelles étapes faudrait-il éliminer, d'après vous?

Le sénateur Spivak: Le projet de loi propose de tenir des consultations, notamment avec les agents chargés d'appliquer les lois, avec la collectivité locale et avec les représentants de la province, s'ils le désirent. La résolution est ensuite envoyée directement au ministre. Le ministre doit suivre le processus habituel comme la publication dans la *Gazette du Canada* et le délai prévu pour les commentaires. Il peut également faire usage de son pouvoir discrétionnaire. Cela permet de réduire considérablement les démarches administratives.

I do not have this committed to memory. I do have a document from the Office of Boating Safety, and it has outlined all the steps. If you like, I could send you a copy of that. From personal experience, I know that any bureaucrat or any person can say "Forget it," and that is the end of the process.

There are two things here. First, because the federal government has control over all the navigable waterways in Canada, the issue is between the federal government and the local municipalities. Because I was worried about the constitutionality of this situation, I have a letter from a constitutional expert, and, apparently there is no constitutional problem. That is what he says.

Senator Callbeck: Do you feel that we cannot make an amendment to the Canada Shipping Act or improve the regulations? The Canadian Marine Trades Federation said if the existing regulations were properly enforced with a more clearly defined inspection system, there would not be a need for extra restrictions.

Senator Spivak: Yes, there are regulations, and if the minister would put a schedule in there, that would be a help. People could apply, and they would not feel that they could not get the result. We have the 1994 decision.

This goes some steps further, and it cuts through the process. I think PWCs are the most rapidly growing section, and I am sure the marine manufacturers will have the statistics. They are growing exponentially. Perhaps this problem did not need to be addressed a few years ago in such detail, but maybe it needs to be now. If the minister took steps, this bill would be irrelevant, and I would be happy to have it die.

The problem and the process are the issue, not necessarily the strategy. The strategy is not to say there is no problem, and that is fine. That is not true.

Senator Callbeck: We talked before about these 20 steps being cumbersome, and you wanted to set up something that can cut through quickly. You mentioned that cottage owners would have public consultation. Let us say a group of cottage owners wanted to ban PWCs. That is what you are giving me?

Senator Spivak: They tell you how to do that. This has happened before in many other places around boating restrictions, and there are problems, I suppose, with the designation of the community, et cetera, but the minister has always had a hand in that. It has worked for other kinds of things. I would say that now we need to cut through that process. The boating regulations say there is a five-step consultation plan. They

Je n'ai pas les renseignements en mémoire. Je possède un document du Bureau de la sécurité nautique où toutes les étapes sont décrites. Si vous voulez, je vous en ferai parvenir un exemplaire. Je sais par expérience personnelle qu'un fonctionnaire ou une autre personne peut dire: «Laissez tomber», et qu'alors, tout est terminé.

Deux facteurs entrent en ligne de compte. Le premier, c'est que du fait que le gouvernement fédéral a la maîtrise de toutes les voies navigables canadiennes, la question doit être réglée entre le gouvernement fédéral et les municipalités locales. J'ai consulté un expert parce que j'étais préoccupée au sujet de la constitutionnalité de cette situation; il m'a envoyé une lettre indiquant qu'il n'y avait apparemment pas de problème sur le plan constitutionnel. C'est du moins ce qu'il a indiqué.

Le sénateur Callbeck: Estimez-vous que nous ne pouvons pas apporter une modification à la Loi sur la marine marchande du Canada ou améliorer les règlements? La Canadian Marine Trades Federation a dit que si les règlements existants étaient mis en application de façon efficace et que le système d'inspection était clairement défini, il ne serait pas nécessaire d'imposer des restrictions supplémentaires.

Le sénateur Spivak: Oui, il y a des règlements, et si le ministre voulait y ajouter une annexe, cela aiderait. On pourrait présenter une demande sans avoir l'impression qu'on n'arriverait pas à obtenir de résultat. Il y a la décision de 1994.

Ce projet de loi va un peu plus loin et réduit le nombre d'étapes. Je pense que les motomarines sont le secteur où la croissance est la plus forte et je suis certaine que les fabricants ont des statistiques. Ce secteur connaît une croissance extrêmement rapide. Il n'aurait peut-être pas été nécessaire d'aborder ce problème de façon aussi précise il y a quelques années, mais ce l'est sans doute maintenant. Si le ministre prenait des mesures, ce projet de loi serait superflu et je serais heureuse de le laisser expirer au Feuilleton.

C'est le problème et le processus qui sont en cause et pas nécessairement la stratégie. La stratégie consiste à éviter de dire qu'il n'y a aucun problème et c'est très bien. Ce n'est pas vrai qu'aucun problème ne se pose.

Le sénateur Callbeck: Nous avons déjà mentionné que ce processus en 20 étapes est laborieux et vous voudriez établir un mécanisme permettant d'accélérer le processus en réduisant le nombre d'étapes. Vous avez mentionné que les propriétaires de chalets participeraient à des consultations publiques. À supposer qu'un groupe de propriétaires veuille interdire les motomarines, est-ce que vous lui accorderiez l'autorisation?

Le sénateur Spivak: On dit comment procéder. Ce fut déjà le cas dans de nombreux autres endroits en ce qui concerne les restrictions sur la navigation de plaisance et lorsqu'il y a des problèmes, je suppose, et que la collectivité est désignée, mais le ministre a toujours le contrôle. Le système a été efficace dans d'autres cas. Je pense qu'il faut maintenant alléger le processus. Les règlements sur la navigation de plaisance prévoient un plan de

say use flyers, posted notices, consult about the problem, strike a committee, follow up and resolution. It is right here.

Senator Callbeck: Starting in September, people will be required to take a test before they are allowed to operate Sea-Doos. What kind of test will that be? What is involved?

Senator Spivak: It is a written test, but I am not familiar with it. I do not know what that involves exactly.

Senator Callbeck: Has that been done in other countries?

Senator Spivak: I think so. I think the Americans have this, but they go further. It is not just the issue of PWCs but also the issue of congestion, increased number of boats and increased horsepower that are problems all over. Talk to the people in Georgian Bay or the Muskoka area. It is a problem all over. The basic problem is compatibility of use. You have water skiers, surfers, canoers, swimmers and fishers. We do not allow trucks to go down certain roads in our cities for good reason. We do not allow dirt bikes on playgrounds. Why are we letting anarchy reign on the lakes? It is not safe, and we need to address that issue. This is just one small part of addressing it.

Senator Callbeck: You mentioned that you think the United States has this type of test.

Senator Spivak: In the United States, it is not the federal government that has the responsibility for all the water. It is state-by-state. It is a responsibility of the state. I imagine in different states, there are different things.

Senator Callbeck: Are there statistics to show that the safety has improved?

Senator Spivak: I am not aware of any statistics in that respect. There are other restrictions in the United States that we do not have here. They restrict wake jumping and many things. Lake Tahoe has banned PWCs totally. No national park has any PWCs in it. The last one in my own province has banned them. The test is compatibility of use.

There are many other places where I think they are fine. I am sure local people would think they are great, and that, too, is fine.

Senator LaPierre: I have three points. Would Kyoto not take care of the emission of the petrol from these boats?

Senator Spivak: It is not being taken care of by Kyoto, but the minister of the environment is looking at the issue of emissions. There has been a memorandum of understanding that has been signed by the manufacturer of PWCs and the minister that looks at the new models, which have to cut their emissions, and there are design features for cutting emissions.

consultation en cinq étapes. Ce plan indique qu'il faut utiliser des dépliants, placer des avis officiels, tenir des consultations sur le problème, instituer un comité, faire un suivi et envoyer la résolution. Tout cela est indiqué dans les règlements.

Le sénateur Callbeck: À partir de septembre, il faudra passer un test pour avoir le droit de piloter des Sea-Doos. Quelle sera la nature de ce test? En quoi cela consistera-t-il?

Le sénateur Spivak: Il s'agit d'un test écrit mais je ne sais pas en quoi il consiste au juste.

Le sénateur Callbeck: Est-ce qu'un test semblable a déjà été imposé dans d'autres pays?

Le sénateur Spivak: Je crois que oui. Je pense que les Américains ont instauré un test, mais ils vont plus loin. Il ne s'agit pas uniquement des problèmes causés par les motomarines, mais du problème de la congestion, du nombre accru d'embarcations et de la puissance accrue des engins. Il suffit de discuter avec les riverains de la baie Géorgienne ou de la région de Muskoka. C'est un problème à tous points de vue. Le problème de base est la compatibilité d'utilisation. Il faut tenir compte des adeptes du ski nautique, des surfistes, des canoëistes, des nageurs et des pêcheurs. Certaines routes qui traversent les villes sont interdites aux camions pour d'excellentes raisons. Les motos hors route sont interdites sur les terrains de jeu. Pourquoi laisse-t-on régner l'anarchie sur les lacs? C'est dangereux et il faut régler ce problème. Ce projet de loi n'est qu'un élément de solution.

Le sénateur Callbeck: Vous avez mentionné que ce genre de test était obligatoire aux États-Unis.

Le sénateur Spivak: Aux États-Unis, le gouvernement fédéral n'est pas responsable de toutes les étendues d'eau. Les règlements sont établis par les divers États. C'est une responsabilité qui relève des États. J'imagine que les règlements varient d'un État à l'autre.

Le sénateur Callbeck: A-t-on des statistiques qui prouvent que la sécurité s'est améliorée?

Le sénateur Spivak: Je ne suis au courant d'aucune statistique à ce sujet. Aux États-Unis, on impose d'autres restrictions qui sont inexistantes ici. On impose des restrictions pour ce qui est de couper les sillages et sur d'autres activités. Au lac Tahoe, les motomarines sont totalement interdites. Elles sont totalement interdites dans les parcs nationaux. Dans ma province, on vient de les interdire dans le dernier parc qui leur était accessible. Le critère est la compatibilité d'utilisation.

Je pense que dans bien d'autres endroits, elles sont acceptables. Je suis certaine que les habitants locaux les apprécient beaucoup, et c'est très bien ainsi.

Le sénateur LaPierre: J'ai trois questions à poser. Est-ce que l'entente de Kyoto ne pourrait pas régler la question des émissions produites par ces embarcations?

Le sénateur Spivak: Non, mais le ministre de l'Environnement s'en occupe. Il a signé un protocole d'entente avec le fabricant de motomarines stipulant que les émissions doivent être réduites sur les nouveaux modèles et prévoyant certaines modifications techniques de l'engin à cette fin.

However, I do not know how many thousands of boats are out there with the old system, and they put 30 or 40 per cent of the fuel, unburnt, into the water because that is the way the engine works. They are very polluting. I gave you the statistics from the department of the environment. The emissions are horrendous. It is great that we are now looking at cutting those emissions. The answer with respect to the emissions is that they will be reduced.

Senator LaPierre: Can these boats be recalled to be re-equipped?

Senator Spivak: That would be quite a thing to do for 100,000 PWCs or more.

Senator LaPierre: I would not want you to belittle the societal value of noise. Sometimes I am invited to a lake that the rich own, and they always have immense boats in front of their chalets. They are the cottage people who complain about somebody in the middle going very fast on this skidoo-type equipment. They themselves make an enormous amount of noise with their big yachts that go everywhere. There is that problem. It is a status symbol for them.

There is also the phallic symbol of the young using speed and noise to be able to catch the chick on the shoreline, or whatever the equivalent of "chick" is for boys on the shoreline. That plays a great part. I would like to think that the municipality, confronted by an army of testosterone-equipped people, will decide not to have anything to do with it, and let them play as they wish. Is that possible?

Senator Spivak: I have nothing against the issue of testosterone and looking to catch chicks. However, it cannot be allowed to happen everywhere. You do not want those 16-year olds with 150 horsepower going in among the swimmers, the canoers and the fishers. You do not want them impinging on the rights of cottage owners who have some right to peace and quiet.

The issue of noise is a big issue in our society, period. Noise pollution is something that is being addressed in many different ways. However, I am not dealing with that here, strictly speaking. That is part of it, but not all of it. That lake in Saanich that I told you about has placed a restriction on PWCs based on a noise bylaw that they have. It would not stand up in court, however.

Senator LaPierre: If I have a boat that goes "vroom," and if I go among the boaters, the fishers and the children and I hit one or damage property, surely the Criminal Code would take care of that.

Senator Spivak: That is fine. That has nothing to do with what I am doing. It does not restrict what I am doing. I am looking at restrictions dealing with the operation and use of boats.

J'ignore toutefois combien de milliers de motomarines dotées de l'ancien système sont en circulation et ces modèles rejettent de 30 à 40 p. 100 de carburant imbrûlé dans l'eau parce que c'est ainsi que fonctionne ce type de moteur. Ces moteurs sont très polluants. J'ai mentionné les chiffres du ministère de l'Environnement. Les émissions sont terribles. C'est une excellente initiative de s'intéresser à la réduction des émissions produites par ces engins. Celles-ci devront inévitablement être réduites.

Le sénateur LaPierre: Ces embarcations peuvent-elles être rappelées pour être rééquippées?

Le sénateur Spivak: Ce serait une tâche colossale de rappeler une centaine de milliers de motomarines, voire davantage.

Le sénateur LaPierre: Je ne tiens pas à minimiser l'importance du bruit pour la société. Je suis parfois invité à un lac où les propriétaires sont des riches; ils ont toujours d'énormes embarcations devant leur chalet. C'est ce genre de personnes qui se plaignent de la présence de ce type d'engin ressemblant à un skidoo se déplaçant à très vive allure au milieu du lac. Ils font eux-mêmes énormément de bruit avec leurs gros bateaux qui vont partout. C'est là le problème. C'est un symbole de statut social pour ces personnes.

C'est aussi le symbole phallique des jeunes qui aiment faire de la vitesse et du bruit pour attirer l'attention des filles qui sont sur la rive. Cet aspect a une forte influence. Je me plais à imaginer que, face à une armée de mâles ayant besoin de calmer leurs hormones, la municipalité décide de ne pas intervenir et de les laisser s'amuser à leur guise. Est-ce possible?

Le sénateur Spivak: Je n'ai rien contre les poussées d'hormones et la chasse aux filles. Cependant, c'est une activité que l'on ne peut pas autoriser partout. On ne tient pas à ce que des jeunes conduisent des engins équipés d'un moteur de 150 chevaux au milieu des nageurs, des canoéistes et des pêcheurs. On ne tient pas à ce qu'ils empiètent sur les droits des propriétaires de chalets qui ont droit à la paix et à la tranquillité.

Le problème du bruit est un gros problème dans notre société, un point c'est tout. La pollution par le bruit est un problème qu'on tente de régler de diverses façons. Cependant, je ne l'aborde pas à proprement parler dans ce projet de loi. Il fait partie du problème mais ce n'en est pas la seule cause. Le lac de Saanich que j'ai déjà mentionné a imposé une restriction sur les motomarines en vertu d'un arrêté municipal sur le bruit. Cet arrêté ne résisterait toutefois pas à l'examen d'un tribunal.

Le sénateur LaPierre: Je présume que si j'ai une embarcation qui file à toute allure et que si je me promène au milieu des autres plaisanciers, des pêcheurs et des enfants, et que je frappe quelqu'un ou endommage des biens, le Code criminel interviendrait.

Le sénateur Spivak: C'est bien. Cependant, le Code criminel ne peut pas régler le problème que je tente de régler ni imposer des restrictions dans ce domaine. Je voudrais qu'on impose des restrictions sur l'utilisation des embarcations.

Senator LaPierre: I think you are belittling the matter of federal-provincial jurisdiction. You suggested to us that in the United States it is handled by the state. I think there is more and more infringement by the federal government of provincial responsibilities insofar as municipalities are concerned. This may be the instrument whereby the Rubicon can no longer be crossed, and it will deal with this issue. This is obviously a municipal matter, which is the direct responsibility of the provincial government. Could we have one of the legal opinions that you have received on that point?

Senator Spivak: The letter is not in the book; we will send it to you.

The issue here is that navigation of all waters, no matter where they are in the provinces or municipalities, are strictly a federal responsibility. The bass might be municipal, but they are a federal matter. There is no stipulation that the provinces must be involved, although the municipalities are creatures of the provinces. That is one principle, and it is an important principle.

Here is another principle: Local control. People, in their own lakes and in their own areas, should have some say in what goes on there. Supposing they were going to land jet planes on your lake; you would not want that. I am taking an extreme example, but I think people should have locating control.

According to the legal advice that we received — and I will send you that letter from an eminent person in Ottawa — there is no constitutional problem with this.

Senator LaPierre: Madam Chair, will we continue to study this issue?

The Chairman: We will need to finish with this bill.

[Translation]

Senator LaPierre: We will all the same continue the study one way or the other. Will there be other witnesses?

The Chairman: Yes.

Senator LaPierre: We are going to conclude with Madam at the end of the meeting?

The Chairman: Yes, at the end of the proceedings.

Senator LaPierre: So we will conclude with Madam. I am looking forward to it.

[English]

Senator Phalen: I am a cottage owner who has been coping with this kind of problem myself. I have considered roping in a swimming area. I do not know if I am allowed to do that, but I will try to do so. My real concern is that people come in too close. I also see it on the beaches.

Le sénateur LaPierre: Je pense que vous minimisez l'importance de la compétence fédérale-provinciale. Vous avez mentionné qu'aux États-Unis, cette question relève de la compétence des États. Je pense que le gouvernement fédéral empiète de plus en plus sur les responsabilités des provinces en ce qui concerne les municipalités. C'est peut-être l'instrument qui empêcherait de passer le Rubicon et qui pourrait régler le problème. C'est manifestement une question de compétence municipale qui relève directement de la responsabilité du gouvernement provincial. Pourriez-vous mentionner un des avis juridiques que vous avez obtenus à ce sujet?

Le sénateur Spivak: La lettre en question n'est pas dans le cahier d'information; nous vous la ferons parvenir.

Le problème est que la navigation sur toutes les étendues d'eau, qu'elles soient situées dans les provinces ou dans les municipalités, relève strictement de la responsabilité du gouvernement fédéral. La base peut être municipale, mais la question relève du gouvernement fédéral. Aucune disposition ne précise que les provinces doivent intervenir, bien que les municipalités soient des créatures des provinces. C'est un principe et il est important.

Un autre principe est le contrôle local. Les gens devraient avoir leur mot à dire sur ce qui se passe sur leurs lacs et dans leur région. Vous ne voudriez certainement pas que l'on autorise l'atterrissage d'avions à réaction sur votre lac. C'est un exemple extrême, mais je suis convaincue qu'un contrôle local est nécessaire.

Selon les commentaires du conseiller juridique, ça ne pose aucun problème sur le plan constitutionnel; je vous enverrai d'ailleurs cette lettre qui a été écrite par un éminent expert d'Ottawa.

Le sénateur LaPierre: Madame la présidente, continuerons-nous d'examiner cette question?

La présidente: Il faudra terminer l'examen de ce projet de loi.

[Français]

Le sénateur LaPierre: Nous allons malgré tout continuer l'étude d'une façon ou d'une autre. Est-ce que d'autres personnes témoigneront?

La présidente: Oui.

Le sénateur LaPierre: Nous allons conclure avec madame à la fin de la journée?

La présidente: À la fin des délibérations, en effet.

Le sénateur LaPierre: Nous concluons avec madame, d'accord. J'ai bien hâte.

[Traduction]

Le sénateur Phalen: Je suis propriétaire d'un chalet et j'ai dû faire face personnellement à ce type de problème. J'ai envisagé de délimiter un lieu de baignade au moyen d'un câble. Je ne sais pas si c'est permis, mais j'essaierai. Ce qui me préoccupe surtout, c'est que les conducteurs d'engins viennent trop près du bord. C'est le cas également sur les plages.

In your proposed act, you said that, "The purpose of this act is to provide a method for the local authority to propose to the minister that restrictions be applied." "Local authority" is a municipality. Do you mean by that each municipality, or the organization of the municipalities within a province? In my case, if it is a municipality, we could have a number of municipalities on the same lake with different rules.

Senator Spivak: That is a problem for the minister to deal with, but it has worked. The process for boating restrictions regulations now in force has that same principle.

Senator Phalen: Why could you not say, for example, "the Nova Scotia municipal association, which includes all municipalities," They could then draft regulations respecting lakes within the province so that the rule is the same.

Senator Spivak: I suppose that could happen. For example, the entire association of municipalities in all of British Columbia is in favour of this bill. If they are all in favour of it, I presume that they could do that. Common sense will prevail. There are ways of doing things, as long as you are not prevented from doing so by some bureaucrat who is sitting in some office and does not know your lake.

Senator Phalen: I have a concern that the purpose as stated is too narrow.

Senator Adams: When I was in Rankin Inlet a year ago, I heard you talking on the radio about that complaint.

I am concerned about Bill S-26. Most of the districts that you are talking about and most of the statistics are American. I do not often stay in Ontario in the summer. I go up North, but I cannot go swimming because the lake is too cold. We have to use a wet suit if we want to swim.

Your statistics are not very Canadian. People can swim 12 months a year in Florida or in California, but that is not the case here. There are people who use boats and Sea-Doos at their cottage. You have a licence to drive a car but there is a speed limit on the highway, and if you get caught speeding you are fined, and you lose points on your licence.

However, with lakes, there is lots of water there and you can go anywhere. How can you regulate a speed limit on a lake or in a cottage area? A fisherman might want to go to deeper water to catch a bigger fish. Those are the kinds of things that we have worked on for the last two or three years. However, we still have a problem enforcing it because no one can enforce it on every cottage and lake. Even if we pass Bill S-26, we have no means to enforce it. How will we force people in the cottage area to abide by the law?

Dans le projet de loi que vous proposez, vous dites que «La présente loi a pour objet de fournir aux autorités locales un mécanisme par lequel elles peuvent proposer au ministre d'apporter des restrictions». Les «autorités locales» sont une municipalité. Entendez-vous par là les diverses municipalités ou l'association provinciale des municipalités? Dans mon cas, il faudrait peut-être faire intervenir plusieurs municipalités ayant des règlements différents pour le même lac.

Le sénateur Spivak: C'est un problème qui devra être réglé par le ministre, mais ce système a fonctionné. Le processus actuellement en vigueur pour le règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux est fondé sur le même principe.

Le sénateur Phalen: Pourquoi ne pourrait-on pas dire par exemple que c'est «l'association des municipalités de la Nouvelle-Écosse qui représente toutes les municipalités». L'association pourrait alors rédiger des règlements concernant tous les lacs de la province afin qu'ils soient uniformes.

Le sénateur Spivak: Je suppose que ce serait possible. Par exemple, l'association des municipalités de la Colombie-Britannique est en faveur de ce projet de loi. Si toutes les municipalités sont en faveur du projet de loi, je présume que ce serait possible. C'est le bon sens qui prévaudra. Il y a plusieurs façons de procéder pour autant qu'un bureaucrate assis derrière son bureau, qui ne connaît même pas le lac, ne puisse pas vous mettre des bâtons dans les roues.

Le sénateur Phalen: Je crains que l'objet du projet de loi tel qu'il est énoncé soit trop restrictif.

Le sénateur Adams: Lorsque j'étais à Rankin Inlet il y a un an, je vous ai entendu parler de cette plainte à la radio.

Je suis préoccupé au sujet du projet de loi S-26. La plupart des districts et des statistiques concernant les États-Unis. Je ne passe pas souvent l'été en Ontario. Je vais dans le Nord, mais je ne peux pas aller nager parce que l'eau du lac est trop froide. Il est nécessaire d'utiliser une combinaison isothermique pour nager.

Vos statistiques ne sont pas très canadiennes. On peut nager 12 mois par an en Floride ou en Californie mais pas ici. Certaines personnes utilisent des embarcations et des Sea-Doos à leur chalet. Il faut avoir un permis pour conduire une voiture, mais des limites de vitesse sont imposées et si vous êtes pris en train de faire de l'excès de vitesse, on vous impose une amende et vous perdez des points sur votre permis.

Par contre, dans les lacs, il y a beaucoup d'eau et on peut aller partout. Comment peut-on faire respecter une limite de vitesse sur un lac ou dans une région où les chalets abondent? Un pêcheur peut décider d'aller pêcher en eau plus profonde pour tenter d'attraper de plus gros poissons. C'est le type de questions que nous examinons depuis deux ou trois ans. Cependant, nous avons toujours de la difficulté à appliquer ces règlements parce que personne ne peut le faire pour tous les chalets et tous les lacs. Même si nous adoptons le projet de loi S-26, nous ne disposons pas d'un mécanisme pour le mettre en application. Comment pourrions-nous forcer les résidents de la région à respecter la loi?

Senator Spivak: I agree with you that enforcement is a problem. It is a common problem everywhere on the lakes. The solution is for people to take safety more seriously. However, it seems to have worked on the two lakes in British Columbia that I was mentioning. People are told, "You cannot have your PWCs here but you can have them there," and they seem to follow those restrictions. In Ontario and Quebec where the lakes are heavily used, enforcement is a problem. I do not have an answer to that in this bill. It is a general problem, I think.

Senator Adams: In the meantime, I think a fine of \$2,000 is rather heavy. People in the community, even cottage owners, like to have some fun while staying at their cottages. If you had a regulation like that, maybe some people might not want to bother going to cottages in the summer because there are too many restrictions on their kids. People have to pay property taxes on their cottages.

Senator Spivak: There are many different ways of having fun. Teenagers like to canoe, they like to surf and they like to water ski. Everything is fine if it does not interfere with other people. It is fine if you can do it out in the middle of a huge lake. However, if such craft are going to kill loons, spoil the fish or pollute the water, you have to deal with all those issues and see if you can find a commonsense solution. It is not one thing or the other. I am sure that PWCs will operate fine in many places. However, in some places they will not. It is a problem on tiny lakes. Boats are also a problem, as people have found, on tiny lakes. In areas of the eastern United States, they have restrictions based on the size of the lakes. You have to use common sense and you have to trust the local people to make the right decision. That is my view.

Senator Adams: Perhaps it is a problem at some of the lakes where there are many retired people who do not want to listen to high-speed motors and maybe you need to regulate. When people want to buy a cottage, they should be told, "Right now, we have so many Sea-Doos, people water skiing and speed boats." Maybe some kind of notice could be given to people who pay close to \$10,000 for such machines because it is difficult if they cannot have fun with them and have to pay a \$2,000 fine. It is difficult because kids want to have speed.

Senator Spivak: That is a problem. In a country that has produced the Canadarm so that we can go to the moon, we should be able to figure out how to reduce the noise and the emissions and regulate where we zoom around. I think that is possible.

The committee adjourned.

Le sénateur Spivak: Je reconnais que l'application est un problème. C'est un problème commun à tous les lacs. La solution consiste à accorder plus d'importance à la sécurité. Il semble que le système ait fonctionné sur les deux lacs de la Colombie-Britannique que j'ai mentionnés. Les riverains ont décidé d'interdire l'accès aux motomarines dans certaines zones et de l'autoriser dans d'autres. Les utilisateurs de motomarines semblent respecter ces restrictions. En Ontario et au Québec, où les lacs sont très utilisés, l'application des règlements pose des problèmes. Je ne présente pas de solution dans ce projet de loi. C'est un problème d'ordre général, à mon sens.

Le sénateur Adams: Je trouve qu'une amende de 2 000 \$ est une amende très lourde. Les habitants de la collectivité, même les propriétaires de chalets, aiment s'amuser pendant leur séjour au chalet. Si vous imposiez un règlement comme celui-là, certaines personnes ne voudraient même plus aller à leur chalet l'été à cause des trop nombreuses restrictions imposées à leurs enfants. Les propriétaires de chalets paient de l'impôt foncier, après tout.

Le sénateur Spivak: Il y a diverses façons de s'amuser. Les adolescents aiment faire du canoë, ils aiment surfer et faire du ski nautique. Tout est parfait si ces activités ne dérangent pas d'autres personnes. C'est parfait si on peut s'y adonner au milieu d'un immense lac. Cependant, si des engins comme ceux-là tuent des huards, polluent le poisson ou polluent l'eau, il faut examiner ces problèmes et tenter d'y trouver une solution raisonnable. Il ne s'agit pas d'un choix entre des types d'activités différentes. Je suis certaine que les motomarines sont très acceptables dans bien des endroits. Cependant, dans d'autres, elles ne le sont pas. Elles posent des problèmes sur les petits lacs. Comme on a pu le constater, les bateaux à moteur posent des problèmes sur les lacs minuscules. Dans certaines régions de l'est des États-Unis, on impose des restrictions en fonction de la dimension des lacs. Il faut faire appel au bon sens et il faut faire confiance à la population locale pour ce qui est de prendre une bonne décision. C'est ce que je pense.

Le sénateur Adams: C'est peut-être un problème sur certains des lacs où séjournent beaucoup de retraités qui ne veulent pas entendre des moteurs très puissants. Dans ces cas-là, il est peut-être bon d'établir des règlements. À l'achat d'un chalet, on devrait indiquer aux acheteurs le nombre de Sea-Doos, le nombre de personnes qui pratiquent le ski nautique et le nombre de bateaux de course qui circulent sur le lac. Il faudrait peut-être avertir les personnes qui paient près de 10 000 \$ pour ces machines parce que c'est pénible si elles ne peuvent pas s'amuser et si elles doivent payer une amende de 2 000 \$. C'est difficile parce que les enfants veulent faire de la vitesse.

Le sénateur Spivak: C'est un problème. Dans un pays qui a fabriqué le Canadarm pour qu'on puisse aller sur la lune, on devrait être en mesure de trouver une possibilité de réduire le bruit et les émissions et de réglementer la vitesse. Je crois que c'est possible.

La séance est levée.

OTTAWA, Wednesday, June 5, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:35 p.m. to examine issues facing the intercity bus industry.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: I would like to welcome you to the public hearings of the committee's special study on intercity buses. The Minister of Transport asked this committee to undertake this study, for reasons that I will mention shortly.

We commenced our work at the end of last year and started our public hearings in February of this year. We are required to report before the end of 2002. I am confident that we will have sufficient time to adequately study the issue and develop recommendations.

We have already heard from a number of witnesses here in Ottawa, as well as in Montreal, Halifax, Vancouver, Calgary and Toronto. We have with us today Ms Patricia Raymaker, who is the chairperson of the National Advisory Council on Aging, and Madam Louise Plouffe, from Health Canada.

We have heard from seniors groups in Atlantic Canada and in the West. It appears there are some problems with regard to inadequate bus service for the older population, especially in rural areas.

The council has recently written about transportation issues for the elderly in rural communities in a newsletter distributed to the committee. Therefore, we will be especially interested to hear the council's views on this topic.

For the benefit of our witness, I will say a few words to review why we have been asked to study the issue of intercity buses. The essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system. The bus mode can go virtually everywhere. It is environmentally friendly and, historically, a relatively inexpensive means of travel.

There are several possible explanations for the decline. It could be that people are better off than before and are travelling by automobile. It could be that more people are living in big cities. It could be that there is too much government regulation and that it varies too much from one province to another.

This is what we hope to discover in the weeks and months to come.

Ms Patricia Raymaker, Chairperson, National Advisory Council on Aging: The National Advisory Council on Aging is pleased to have the opportunity to respond to the special study of intercity

OTTAWA, le mercredi 5 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 35 pour étudier les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente: Je tiens à vous souhaiter la bienvenue aux audiences publiques s'inscrivant dans l'étude spéciale du comité sur le transport interurbain par autocar. Le ministre des Transports a demandé au comité d'entreprendre cette étude, pour des raisons que je mentionnerai sous peu.

Nous avons commencé nos travaux à la fin de l'an dernier, et nous avons lancé les audiences publiques en février de cette année. Nous sommes tenus de présenter un rapport avant la fin de 2002. Je suis convaincue que nous aurons suffisamment de temps pour étudier convenablement la question et formuler des recommandations.

Nous avons déjà entendu un certain nombre de témoins ici à Ottawa, ainsi qu'à Montréal, Halifax, Vancouver, Calgary et Toronto. Nous accueillons aujourd'hui Mme Patricia Raymaker, présidente du Conseil consultatif national sur le troisième âge, et Mme Louise Plouffe, de Santé Canada.

Nous avons entendu le témoignage de groupes d'âinés de l'Atlantique canadien et de l'Ouest. Il semble qu'il y a certains problèmes liés aux services d'autocar inadéquats qui sont offerts à la population du troisième âge, surtout en régions rurales.

Le conseil a récemment distribué aux membres du comité un bulletin d'information traitant des enjeux du transport pour les âinés dans les collectivités rurales. Par conséquent, nous sommes particulièrement intéressés à entendre le point de vue du conseil sur le sujet.

À titre d'information pour notre témoin, j'expliquerai brièvement pourquoi on nous a invités à étudier la question des autocars interurbains. Le problème tient essentiellement au fait que l'utilisation des services de transport interurbain en autocar baisse constamment depuis plusieurs décennies. Cette situation est troublante, car l'autocar est un élément important du système de transport de passagers. L'autocar peut aller pratiquement n'importe où. C'est un mode de transport respectueux de l'environnement, et qui a toujours été relativement peu coûteux.

On peut expliquer ce déclin de plusieurs façons. On peut supposer que les gens sont plus aisés qu'autrefois et qu'ils se déplacent en automobile. Il est possible que plus de gens vivent dans les grandes villes. On peut aussi attribuer la situation à une réglementation gouvernementale trop lourde, qui varie trop d'une province à l'autre.

C'est ce que nous comptons découvrir au cours des semaines et des mois à venir.

Mme Patricia Raymaker, présidente, Conseil consultatif national sur le troisième âge: Le Conseil consultatif national sur le troisième âge est heureux d'avoir l'occasion de répondre à

buses of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. On behalf of the council, I wish to thank you for your interest in our views relating to intercity bus transportation for seniors.

The National Advisory Council on Aging, NACA, was created by Order in Council in 1980 to assist and advise the Minister of Health on issues related to the aging of the Canadian population and the quality of life of seniors. NACA reviews the needs and problems of seniors and recommends remedial action, liaises with other groups interested in aging, encourages public discussion, and publishes and disseminates information on aging.

While the council notes the very substantial decline in intercity bus ridership generally, I would like to emphasize that seniors — for a variety of reasons — continue to be major users of the intercity bus transportation and rely on this form of transportation as an important way of maintaining their independence and enhancing their quality of life.

For many seniors — especially the increasing number of seniors aged 80 and older — intercity bus transportation remains their only viable form of long distance transportation, whether it be for pleasure trips or for visiting friends and relatives. This group of seniors, which numbers almost 1.3 million this year, and is the major user group of intercity bus transportation among the seniors themselves, will grow by 18 per cent over the next five years and by 32 per cent over the next ten years.

Therefore, in today's world, where mobility of all Canadians is much greater than a generation ago, maintaining social contact with one's family and friends, many of whom may be located in distant communities, can be a source of joy and meaning to seniors' lives. Seniors may also rely upon intercity bus transportation to travel to major urban centres for important medical reasons.

The National Advisory Council on Aging's consultation with seniors in the past have revealed that seniors view transportation and mobility as keys to independent living. While access to public transportation within the community is very important in this respect, so is transportation between communities.

My comments today will address three potential barriers for seniors related to intercity bus transportation: availability, affordability, and accessibility. Lastly, I will respond, from a senior's perspective, to some of the questions contained in your background paper.

NACA's major concern regarding availability of intercity bus transportation has to do with the potential consequences of industry deregulation. As we know, in the jurisdictions in which intercity bus transportation is currently regulated, there is a cross-

l'étude spéciale du Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur le transport interurbain par autocar. Au nom du conseil, je tiens à vous remercier de votre intérêt à prendre connaissance de nos opinions à l'égard du transport interurbain par autocar pour les aînés.

Le Conseil consultatif national sur le troisième âge, le CCNTA, a été créé par décret en 1980 en vue d'aider et de conseiller le ministre de la Santé à l'égard des enjeux touchant le vieillissement de la population canadienne et la qualité de vie des aînés. Le CCNTA examine les besoins et les problèmes des aînés et recommande des mesures correctives, assure une liaison auprès d'autres groupes qui s'intéressent au troisième âge, encourage la discussion publique, et publie et diffuse de l'information sur le vieillissement.

Bien que le conseil remarque une baisse générale importante de l'achalandage à l'égard du transport interurbain par autocar, j'aimerais signaler que les aînés — pour diverses raisons — continuent d'être de grands utilisateurs du transport interurbain par autocar, et que ce moyen de transport contribue de façon importante au maintien de leur autonomie et à l'amélioration de leur qualité de vie.

Pour de nombreux aînés — en particulier le nombre croissant d'aînés âgés de 80 ans et plus —, le transport interurbain par autocar demeure le seul mode de transport long-courrier viable, que ce soit pour un voyage d'agrément ou pour rendre visite aux parents et amis. Ce groupe d'aînés, qui se chiffre à presque 1,3 million de personnes cette année, est le principal groupe d'utilisateurs du transport interurbain par autocar chez les aînés, et il connaîtra une croissance de 18 p. 100 au cours des cinq prochaines années, et de 32 p. 100 au cours des dix prochaines années.

Par conséquent, dans le monde d'aujourd'hui, où la mobilité de tous les Canadiens est très supérieure à celle qu'elle l'était il y a une génération, le fait de maintenir des liens sociaux avec sa famille et ses amis, dont un grand nombre peut habiter une localité éloignée, peut être une source de joie pour les aînés et donner un sens à leur vie. De plus, les aînés peuvent se fier au transport interurbain par autocar pour se rendre dans les grands centres urbains en vue d'obtenir des services médicaux importants.

Le Conseil consultatif national sur le troisième âge a constaté, dans le cadre de ses consultations antérieures auprès des aînés, que les aînés perçoivent le transport et la mobilité comme des éléments clés de leur autonomie. Si l'accès au transport public dans la localité est très importante à cet égard, le transport interurbain l'est aussi.

Aujourd'hui, mes commentaires s'attacheront à trois obstacles éventuels pour les aînés dans le domaine du transport interurbain par autocar: la disponibilité, l'abordabilité et l'accessibilité. Enfin, je répondrai, selon le point de vue d'un aîné, à certaines des questions soulevées dans votre document d'information.

La principale préoccupation du CCNTA concernant la disponibilité du transport interurbain par autocar est liée aux conséquences possibles d'une déréglementation de l'industrie. Comme nous le savons, il y a, aux endroits où le transport

subsidization of costs from the busier, more profitable routes to the less busy rural and small community routes. In other cases, fares are set on the busier routes so that the firms are guaranteed a reasonable profit in return for ensuring service to rural or small communities.

The National Advisory Council on Aging would oppose any deregulation of the industry that resulted in a substantial reduction or elimination of access to intercity bus transportation for seniors living in rural areas. The availability of intercity bus transportation is especially important in Saskatchewan and the Atlantic provinces, especially in Newfoundland, where almost 50 per cent of seniors live outside urban centres. NACA could, however, spoke some form of deregulation providing rural routes were maintained, safety standards remained high and were enforced, and fares remained stable or rose no faster than the rate of inflation.

As to affordability, seniors in Canada have incomes lower than the people in most age groups under the age of 65. This is especially true for older seniors and even more so for older senior women living alone. The average income of all seniors in 1995 was \$23,080; for unattached senior women it was \$17,060. Although in recent decades the percentage of seniors living below the poverty line has declined significantly, most seniors have modest budgets. The income discrepancies among today's working-age adults will likely persist as these people reach their senior years. The proportion of seniors with low to modest incomes will likely remain lie in rural areas of the country and where rates of unemployment are high.

Even though the private car is still the preferred mode of transportation for most seniors, it is often not a realistic financial option. The cost of owning and operating a vehicle — especially the cost of car insurance — can be prohibitive for many seniors on fixed incomes. Given this, and the fact that rail or air transportation are considerably more expensive than bus transportation, intercity bus transportation is often the most economic option for seniors, especially those with lower incomes.

The council, while recognizing private firms' needs to make a reasonable return on their investment, would not support any regulatory or deregulatory policies that resulted in intercity bus transportation becoming less affordable for seniors. It is very important that intercity bus transportation be both available and affordable to seniors. In the case of seniors' ridership levels, availability and affordability are inextricably linked.

interurbain par autocar est actuellement visé par une réglementation, un interfinancement des coûts entre les circuits plus rentables et les circuits qui desservent les régions rurales et les petites localités, qui sont moins achalandées. Dans d'autres cas, les tarifs sont fixés en fonction des circuits plus achalandés, de façon à ce que les entreprises s'assurent une rentabilité raisonnable tout en dispensant le service aux collectivités rurales ou aux petites localités.

Le Conseil consultatif national sur le troisième âge s'opposerait à toute déréglementation de l'industrie qui occasionnerait une réduction considérable ou l'élimination de l'accès des aînés des régions rurales au transport interurbain par autocar. La disponibilité de ce service est particulièrement importante en Saskatchewan et dans les provinces de l'Atlantique, surtout à Terre-Neuve, où presque 50 p. 100 des aînés vivent à l'extérieur des centres urbains. Toutefois, le CCNTA ne s'opposerait pas à une certaine forme de déréglementation, si on veille à ce que les routes rurales soient entretenues, à ce que les normes de sécurité demeurent élevées et soient respectées, et à ce que les tarifs demeurent stables ou n'augmentent pas plus rapidement que le taux d'inflation.

Pour ce qui est de l'abordabilité, le revenu des aînés canadiens est inférieur à celui de la plupart des autres groupes d'âge. Cela est particulièrement vrai dans le cas des aînés plus âgés, et à plus forte raison pour les femmes de ce groupe qui vivent seules. Le revenu moyen pour tous les aînés s'élevait à 23 080 \$ en 1995; dans le cas des femmes seules de ce groupe, le revenu moyen était de 17 060 \$. Même si, au cours des dernières décennies, le pourcentage d'aînés vivant sous le seuil de la pauvreté a baissé de façon considérable, la plupart des aînés doivent composer avec un budget modeste. Il est probable que les écarts de revenu chez les adultes faisant actuellement partie de la population active se maintiennent lorsque ces personnes arriveront à la retraite. La proportion d'aînés à revenu faible ou modeste demeurera probablement élevée dans les régions rurales du pays, où le taux de chômage est élevé.

Même si l'automobile est toujours le mode de transport privilégié pour la plupart des aînés, ce n'est, bien souvent, pas une option financière réaliste. Les coûts liés à l'achat et à l'entretien d'un véhicule — en particulier les primes d'assurance — peuvent rendre cette option inabordable pour un grand nombre d'aînés à revenu fixe. Compte tenu de cette réalité, et du fait que le transport ferroviaire ou aérien est considérablement plus coûteux que le transport en autocar, cette dernière option est bien souvent la plus économique pour les aînés, surtout ceux dont le revenu est plus modeste.

Le conseil, tout en reconnaissant le besoin des entreprises privées d'obtenir un rendement raisonnable de leur investissement, n'appuierait aucune politique de réglementation ou de déréglementation qui rendrait le transport interurbain par autocar moins abordable pour les aînés. Il est très important que le transport interurbain par autocar soit disponible et abordable pour les aînés. Dans le cas du niveau d'achalandage chez les aînés, la disponibilité et la rentabilité sont liées de façon inextricable.

For the purposes of today's presentation when I discuss seniors' accessibility to intercity bus transportation, I am referring principally to concerns that affect the accessibility for all seniors — for example, poorly designed steps into buses, inadequate lighting in buses and terminals, and lack of trained attendants to assist seniors.

Just as the disability community in general is not homogeneous, neither is the seniors' disability community. While many seniors, including older seniors, continue to function at high levels, those with disabilities have a wide discrepancy in needs and requirements in using intercity buses. These needs will vary according to their functional abilities and their disability types — for example, mobility, agility, vision and hearing, and in speech and cognitive areas. Public policy designed to meet the needs of seniors with disabilities must address not only the physical barriers but communication barriers and attitudinal barriers as well.

A Transport Canada study in 1988 determined that for 75 per cent of persons who have difficulty using public transportation, the principal difficulties were boarding or disembarking from a vehicle. Some 51 per cent of people had difficulty getting to the bus stop. These figures are for the whole Canadian population. For older seniors, with potentially greater levels of disability, these numbers are likely higher.

Other problems for seniors with disabilities who need to use intercity bus transportation include entering, exiting and moving around in the terminal, and poor clearing of snow and ice at terminals and bus stops. To overcome some of these access barriers, the National Advisory Council on Aging suggests, first, that existing transportation systems, such as scheduling, boarding, disembarking and snow removal and equipment, such as buses' staircases and wheelchair accessibility, be adapted for maximum use by seniors with various degrees of disability. Second, signage around terminals and bus stops should be improved. Lighting, schedule information, voice mail and telecommunications should be made more senior-friendly. Third, for the people who work for the bus companies, including bus drivers, training includes education of the needs of older persons. This training should include information on appropriate communication methods.

NACA recognizes that jurisdictional authority for intercity bus transportation resides with the provinces and the territories and that even for intercity buses that cross provincial boundaries — which would normally be subject to federal regulations — federal authority over regulations in these cases has been delegated to the provinces and territories. However, the council urges the federal government, when contemplating amendments to the Motor Vehicle Transport Act of 1954, to make the adoption of

Aux fins de mon exposé, lorsque je parle de l'accessibilité du transport interurbain par autocar pour les aînés, je fais surtout référence aux préoccupations qui concernent l'accessibilité pour tous les aînés — par exemple, les escaliers d'autocar mal conçus, l'éclairage inadéquat dans les autocars et dans les terminaux, et l'absence de préposés dûment formés pour aider les aînés.

Les personnes handicapées ne constituent pas un groupe homogène, et il en va de même pour les aînés aux prises avec un handicap. Même si de nombreux aînés, y compris les plus âgés continuent de jouir d'une grande autonomie, ceux qui sont handicapés ont des besoins et des exigences beaucoup plus importantes à l'égard des autocars interurbains. Ces besoins varient en fonction de leurs capacités fonctionnelles et du type d'invalidité — au chapitre, par exemple, de la mobilité, de l'agilité, de la vision et de l'ouïe, de la parole et des capacités cognitives. Les politiques gouvernementales visant à répondre aux besoins des aînés handicapés doivent tenir compte non seulement des obstacles physiques, mais aussi des obstacles au chapitre des communications et des attitudes.

Une étude, menée par Transports Canada en 1988, révèle que pour 75 p. 100 des personnes qui éprouvent de la difficulté à recourir au transport en commun, les principales difficultés tiennent à l'embarquement et au débarquement. Quelque 51 p. 100 des gens avaient de la difficulté à se rendre à l'arrêt d'autobus. Ces chiffres concernent l'ensemble de la population canadienne. Il y a fort à parier que ces chiffres sont supérieurs chez les aînés qui sont plus âgés, car le potentiel d'invalidité est plus élevé.

Parmi les autres problèmes des aînés handicapés qui doivent recourir au transport interurbain en autocar, mentionnons les difficultés à entrer, à sortir et à se déplacer dans le terminal, et le déneigement et le déglacage médiocres des terminaux et des arrêts d'autobus. Afin qu'on surmonte certaines de ces barrières à l'accès, le Conseil consultatif national sur le troisième âge suggère, tout d'abord, que les systèmes de transport existants, comme l'établissement des horaires, l'embarquement, le débarquement, le déneigement et le matériel, comme les escaliers des autobus et les dispositifs favorisant l'accès aux chaises roulantes, soient adaptés de façon à maximiser l'utilisation par des aînés aux prises avec divers degrés d'invalidité. Deuxièmement, l'affichage autour des terminaux et des arrêts d'autobus devrait être amélioré. L'éclairage, l'information sur les horaires, les boîtes vocales et les télécommunications doivent être mieux adaptés aux besoins des aînés. Troisièmement, la formation de gens qui travaillent pour les entreprises d'autocar, y compris les chauffeurs, devrait s'assortir d'un volet de sensibilisation aux besoins des aînés. Cette formation devrait fournir de l'information sur les méthodes de communication appropriées.

Le CCNTA reconnaît que le transport interurbain par autocar relève des provinces et des territoires, et que, même dans le cas des autocars interurbains qui franchissent les frontières provinciales — ce qui, normalement, serait visé par une réglementation fédérale —, l'autorité réglementaire fédérale dans ce domaine a été déléguée aux provinces et aux territoires. Toutefois, le conseil demande instamment au gouvernement fédéral, au moment d'apporter des modifications à la Loi sur le transport par

“disability-friendly” to include senior-friendly. As well, access to intercity bus transportation should be a condition of delegating federal regulatory authority to the provinces and territories.

The council notes that because intercity bus transportation regulation has been delegated to the provinces and territories, the applicable standards can vary from one part of the country to another. To overcome some of these potential jurisdictional problems in improving disabled seniors’ access, NACA suggests that information about innovative practices related to transportation services or about design changes to bus equipment that result in improved accessibility for disabled seniors should be widely disseminated so that they can be implemented in several jurisdictions. Furthermore, the council suggests that federal financial incentives be used to encourage provinces and territories to address factors that impact accessibility to bus transportation.

I will address some of the questions in your background paper. After that, I would be happy to answer any questions you may have. If I cannot answer your questions, I will take note of them and send you a written reply.

The first question asked is: How important are rural and remote bus service to Canadian residents? The National Advisory Council on Aging obviously cannot pretend to speak on behalf of all Canadians on this question. However, we would like to emphasize that rural and remote bus services are very important to seniors. It is likely that in the provinces where populations are dispersed — such as the Prairies and the Atlantic provinces — these services would be very important to all age groups regardless.

The second question is: Are safety standards high enough for buses; and are the National Safety Code provisions adequate?

While NACA believes that, generally, the safety provisions seem adequate, the council would like to review these provisions before commenting fully. Views on safety standards evolve rapidly as our knowledge increases about what causes injuries and how they may be prevented. The council recommends a regular review and amendment of these standards based on current research.

The third question is: What are the prospects for serving remote and rural routes with a type of service different from the large intercity bus? Are small vans, and the like, feasible options on these routes?

While I would need to consult with my NACA colleagues before formally endorsing such a proposal, I can say at this point that the use of alternative vehicles for these rural routes seems like a sound idea. Of course, ensuring that safety standards are

véhicule à moteur de 1954, de veiller à ce que les dispositions relatives au service adapté aux personnes handicapées tiennent compte des aînés. De plus, l’accès au transport interurbain par autocar devrait être une condition de la délégation du pouvoir réglementaire fédéral aux provinces et aux territoires.

Le conseil tient à signaler que les normes applicables au transport interurbain par autocar peuvent varier d’une région du pays à l’autre, car la réglementation dans le domaine a été confiée aux provinces et aux territoires. Pour surmonter certains des problèmes potentiels en matière de compétence qui pourraient miner l’amélioration de l’accès aux aînés handicapés, le CCNTA suggère que l’information touchant les pratiques innovatrices liées aux services de transport ou l’adaptation du matériel en vue d’améliorer l’accès aux aînés handicapés soient grandement diffusées afin qu’on puisse prendre des mesures dans plusieurs régions. De plus, le conseil suggère que le gouvernement fédéral crée des incitatifs financiers afin d’encourager les provinces et les territoires à se pencher sur les facteurs qui influent sur l’accessibilité du transport par autocar.

Je répondrai maintenant à certaines des questions soulevées dans votre document d’information. Ensuite, je serai heureuse de répondre à vos questions. Si je ne suis pas en mesure de répondre à vos questions, j’en prendrai note et je vous acheminerai une réponse écrite.

La première question sur laquelle je me penche est la suivante: quelle est l’importance des services d’autocar dans les régions rurales et éloignées pour les habitants de ces dernières? Manifestement, le Conseil consultatif sur le troisième âge ne peut prétendre parler au nom de tous les Canadiens. Toutefois, nous voulons insister sur le fait que les services d’autocar dans les régions rurales et éloignées sont très importants pour les aînés. Il y a fort à parier que ces services revêtent une grande importance pour tous les groupes d’âge des provinces où les populations sont dispersées, comme dans les Prairies et dans les provinces de l’Atlantique.

La deuxième question est la suivante: les normes de sécurité sont-elles suffisamment strictes pour les autocars? Les dispositions du Code national de sécurité sont-elles suffisantes?

Même si le CCNTA croit que, de façon générale, les dispositions relatives à la sécurité semblent adéquates, le conseil aimerait les examiner avant de les commenter en détail. Les opinions sur les normes de sécurité évoluent rapidement lorsqu’on acquiert des connaissances à l’égard des causes de blessures et des méthodes de prévention. Le conseil recommande qu’on procède régulièrement à l’examen et à la modification de ces normes, en fonction des recherches actuelles.

La troisième question est la suivante: quelles sont les possibilités de desserte des localités rurales et éloignées en utilisant des véhicules autres que de grands autocars? Les petites fourgonnettes et autres véhicules de ce genre constituent-ils une option possible pour ces parcours?

Il faudrait que je consulte mes collègues du CCNTA avant d’appuyer officiellement une telle proposition, mais je peux dire, pour l’instant, que le recours à d’autres catégories de véhicules pour les circuits ruraux semble être une bonne idée. Bien sûr, pour

equivalent to those of the larger buses and that these smaller vehicles address issues of availability, affordability and accessibility, would be critical in obtaining NACA's support.

Finally you asked, "Is there any clear and obvious way to reverse the decline in bus usage that has been evident over the years? If the answer is lower fees, how do we achieve that without subsidies?"

It is likely that many travellers have moved to air or rail transportation because it is faster. Even though air and rail are more expensive modes of transportation, people are willing to spend more of their disposable income on transportation than in the past. Time, it appears, is viewed as a premium more than ever before. The National Advisory Council on Aging has not taken an official position on the question of how to reverse bus usage through lowering fares. However, perhaps the possible way to lower fares would be to open the market to competition. This would probably lower the prices for the profitable routes. While I believe that lower fares on these routes between major centres would be a desirable outcome, I would want to be assured that the end result did not lower service or raise fares disproportionately for the rural routes.

The Chairman: I would like to have your views on the level of intercity bus service available to users cross the country and the fares that are charged

Ms Raymaker: As I stated in my presentation, I think that we dealt with the principles on which fares would be increased or decreased and what would happen to ridership with seniors. Once again, I go back to the availability and affordability, recognizing that seniors have modest incomes.

I do not know if I am answering your question, but it is very important to senior ridership that it is an economical way for seniors to travel.

The Chairman: Do you feel that the fares are too high? Is it too expensive for seniors to travel by bus?

Ms Raymaker: To be honest, I do not know many of the fares. I will point out one issue, because I deal with seniors, the attendant fare issue with the older senior when travelling, that that is a big issue. That gives them their independence but the affordability of bringing someone along to take care of them while they ride the bus is an issue. I know that it has been looked into on the airlines and is being talked about. I also sit on the Advisory Committee on Accessible Transportation so I recognize you probably heard a lot of those issues.

que le CCNTA appuie une telle initiative, il serait crucial qu'on applique des normes de sécurité équivalentes à celles qui régissent les autocars, et que ces véhicules réduits tiennent compte des enjeux de la disponibilité, de l'abordabilité et de l'accessibilité.

Enfin, vous posez la question suivante: «existe-t-il une manière claire et évidente d'enrayer la baisse de fréquentation des services d'autocar, manifeste depuis des années? Si la réponse est la réduction des tarifs, comment y parvenir sans subvention?

De nombreux voyageurs ont probablement opté pour le transport aérien ou ferroviaire parce que ces modes de transport sont plus rapides. Même si ces modes sont plus coûteux, les gens sont disposés à consacrer au transport une part plus importante de leur revenu disponible que dans le passé. Il semble que le temps a plus de valeur que jamais. Le Conseil consultatif national sur le troisième âge n'a pas adopté de position officielle en ce qui concerne les moyens de mousser l'achalandage au moyen d'une réduction tarifaire. Toutefois, on pourrait occasionner une réduction des tarifs en ouvrant le marché à la concurrence. Cela réduirait probablement le prix des billets sur les circuits rentables. Même si je crois qu'il serait souhaitable qu'on offre des prix plus avantageux sur les circuits qui relient les grands centres, je voudrais être certaine que cela n'occasionnerait pas une baisse du service ou une hausse tarifaire disproportionnée dans les régions rurales.

La présidente: J'aimerais entendre votre point de vue sur le niveau de service de transport interurbain par autocar qui est offert aux usagers de partout au pays, ainsi que sur les tarifs qui sont fixés.

Mme Raymaker: Comme je l'ai affirmé dans mon exposé, je crois que nous avons présenté les principes sur lesquels se fonderait une hausse ou une baisse des tarifs, ainsi que les répercussions d'une hausse ou d'une baisse sur les aînés. Cela nous renvoie de nouveau aux questions de la disponibilité et de l'abordabilité, compte tenu du fait que les aînés touchent un revenu modeste.

Je ne sais pas si je répons à votre question, mais il est très important pour les aînés que l'autocar soit un mode de transport économique.

La présidente: Croyez-vous que les tarifs sont trop élevés? Est-il trop coûteux pour les aînés de se déplacer en autocar?

Mme Raymaker: En toute honnêteté, je ne suis pas vraiment au courant des tarifs. Toutefois, puisque j'ai affaire à des aînés, je peux vous affirmer que la question du tarif déboursé par l'accompagnateur d'un aîné qui voyage est très importante. La présence d'un accompagnateur procure une autonomie accrue à l'aîné, mais cela renvoie à la question de l'abordabilité, car l'accompagnateur qui prend soin de lui dans l'autobus doit se procurer un billet. Je sais que les sociétés aériennes se sont penchées sur la question et en ont parlé. Je suis aussi membre du Comité consultatif sur le transport accessible, alors je reconnais que vous avez probablement beaucoup entendu parler de ces questions.

Recognizing that seniors do have modest incomes, and recognizing that there have been increased user fees in health care over the last few years, many seniors are experiencing a decrease in their disposable incomes. It is very important for seniors to have independence. They have continuously told us that access to transportation is the key to their independence. Fees must be reasonable.

The Chairman: What are the prospects for serving remote and rural routes? Would small vans and the like be feasible options on these routes?

Ms Raymaker: Once again, it is in my presentation. I have not had a chance to talk to my colleagues. Alternative methods such as the smaller van, might give you an outcome that we would make everyone happy. However, we would want assurance that those vans and those small vehicles would be held to the same standards of safety as the larger carriers. Again, affordability would be an important consideration as well.

The Chairman: Some stakeholders are calling for the deregulation of intercity busing as a means of reversing the decline in the intercity bus use. Have you considered this issue and do you have any opinion on this policy option?

Ms Raymaker: We based our talk on deregulation. Once again, rural and smaller communities are the ones at risk here, I think, with deregulation. I cannot say we have looked at all of the issues, but we do say that if deregulation would cause less service to these areas, this would be have a detrimental effect on a lot of seniors — and especially in Atlantic Canada and in the Prairies.

The Chairman: You have investigated rural transportation issues of seniors and found that mobility within their community is not their most critical issue. Can you tell us about intercity transportation concerns, such as travelling to larger urban centres for medical treatment, for example?

Ms Raymaker: I think that with the regionalization of health within urban centres, you will find that for treatment or diagnostic procedures, seniors are required to travel into the urban centres. This is not even from rural or remote areas. I would say this is from suburbia. I am thinking of a place like Toronto. That is, of course, a community bus, but still, many of those providers are intercity buses that do come in from the suburban areas. You have to pay attention to the fact of what is happening in the health care system is forcing seniors to rely on intercity buses to get health care actually.

Compte tenu du fait que les aînés ont un revenu modeste et qu'il y a eu des hausses des frais d'utilisation dans le domaine des soins de santé au cours des dernières années, de nombreux aînés doivent composer avec une baisse de leur revenu disponible. Il est très important que les aînés soient autonomes. Ils nous disent continuellement que l'accès au transport est la clé de leur autonomie. Les tarifs doivent être raisonnables.

La présidente: Quelles sont les perspectives au chapitre des circuits dans les régions rurales et éloignées? Est-ce que l'utilisation de fourgonnettes et d'autres véhicules comparables serait viable dans ces régions?

Mme Raymaker: Encore une fois, j'en ai parlé dans mon exposé. Je n'ai pas eu la chance d'en parler à mes collègues. Le recours à des solutions de rechange, comme la fourgonnette, pourrait donner des résultats qui feraient plaisir à tout le monde. Par contre, nous voudrions être certains que ces fourgonnettes et autres véhicules plus modestes fassent l'objet de normes de sécurité équivalentes à celles des gros transporteurs. Encore une fois, l'abordabilité serait aussi un facteur important.

La présidente: Certains intervenants font valoir que la déréglementation du transport interurbain par autocar permettrait de redresser la tendance à la baisse du recours à ce service. Avez-vous examiné cette question, et avez-vous une opinion sur cette option?

Mme Raymaker: Nous avons fondé notre position sur la déréglementation. Encore une fois, je crois que ce sont les collectivités rurales et les localités plus modestes qui sont à risque si on procède à une déréglementation. Je ne peux affirmer que nous avons envisagé tous les enjeux, mais nous déclarons que si la déréglementation occasionne une baisse du service dans ces régions, cela aurait des répercussions négatives sur un grand nombre d'aînés — surtout dans le Canada atlantique et dans les Prairies.

La présidente: Vous avez mené une enquête auprès des aînés sur les enjeux touchant le transport rural, et vous avez conclu que la mobilité au sein de leur localité n'est pas l'enjeu le plus crucial. Pourriez-vous nous parler des préoccupations liées au transport interurbain, comme le besoin de se rendre dans les régions urbaines pour bénéficier d'un traitement médical?

Mme Raymaker: Je crois qu'avec la régionalisation des services de santé dans les centres urbains, vous constaterez que les aînés doivent se rendre dans les centres urbains pour obtenir des services de traitement ou de diagnostic. Mais je dirais que ces personnes proviennent non pas des régions rurales ou éloignées, mais bien de la banlieue. Je pense à un endroit comme Toronto. Il s'agit, bien sûr, d'un autobus local, mais il n'en demeure pas moins que nombre de ces fournisseurs sont des autocars interurbains qui proviennent des zones périphériques. Vous devez tenir compte du fait que la situation actuelle dans le système des soins de santé force les aînés à recourir au transport interurbain par autocar pour obtenir des soins de santé.

The Chairman: You have mentioned a number of rural transportation programs in the community of Antigonish, Nova Scotia, the program for mobility to the disadvantaged in Manitoba and the Rural Transportation Assistance Program, the RTAP, in Saskatchewan.

Have you been able to identify some key aspects of successful rural transportation assistance programs?

Ms Raymaker: I will defer to our manager of knowledge development because she does the research.

Ms Louise Plouffe, Manager, Knowledge Development Section, Division of Aging and Seniors, Health Canada: I do not have an answer right now. I will take note of the question and get back to the Senate committee.

Senator Spivak: In reading at your brief and listening to what you have said, I do not understand how you can reconcile deregulation with the needs of seniors. It is obvious to me that if there will be deregulation that means there will have to be a profit. If there must be a profit, how are these rural and remote areas going to be served? It will be hard to make a profit.

I know you have tried to answer by saying, maybe, but not necessarily, but is that really your view? Can you not really come down on one side or the other?

Ms Raymaker: I think we came down on the side of the seniors. The seniors require that it needs to be affordable, it needs to be in the rural areas and it needs to be safe. The providers probably will say, "We cannot afford all of that stuff for small vans. Or we cannot give the same kind of safety." Would we accept that?

Senator Spivak: I take your point of view. In other words, you are saying that you might accept deregulation if all of that were taken care of and encased in stone. We deregulated the airlines thinking we would get lower fares and competition — look what happened.

Ms Raymaker: I wish I had an answer for you. I am speaking here on behalf of what seniors need.

Senator Spivak: I appreciate that.

Senator Adams: What are you more concerned about — transportation by bus to see your doctor or transportation to go shopping? How many kilometres are you talking about? Sometimes I have to see my doctor at a clinic for treatment. In the city, this can be very difficult. Living in the Arctic, everything is very close. Even for health visits we can take them to a nearby nursing station. In the city, it is very complicated. We had a witness the other day who had a good business running small vans to take people to Toronto airport 24 hours a day from smaller communities. I think that is a little different from taking a patient to the hospital. What do you see as the future for the busing of the elderly?

La présidente: Vous avez mentionné un certain nombre de programmes de transport rural dans la localité d'Antigonish, en Nouvelle-Écosse, ainsi que le programme manitobain pour la mobilité des gens défavorisés et le programme d'aide au transport rural de la Saskatchewan.

Avez-vous été en mesure de cerner certains des aspects clés des programmes d'aide au transport qui ont réussi?

Mme Raymaker: Je cède la parole à notre gestionnaire du développement des connaissances, car c'est elle qui effectue les recherches.

Mme Louise A. Plouffe, gestionnaire, Section du développement des connaissances, Division du vieillissement et des aînés, Santé Canada: Je n'ai pas de réponse pour l'instant. Je prends votre question en note et je fournirai une réponse au comité.

La sénatrice Spivak: À la lumière de votre mémoire et de votre exposé, je ne comprends pas comment vous arrivez à concilier la déréglementation et les besoins des aînés. Il me semble évident qu'une déréglementation doit mener à un profit. S'il doit y avoir un profit, comment les régions rurales et éloignées seront-elles servies? Il sera difficile de rentabiliser cela.

Je sais que vous avez tenté de répondre en disant «peut-être, mais pas nécessairement», mais est-ce là vraiment votre point de vue? Ne pouvez-vous pas vraiment choisir un camp?

Mme Raymaker: Je crois que nous sommes dans le camp des aînés. Les aînés ont besoin de services abordables, sécuritaires et offerts dans les régions rurales. Les fournisseurs diront probablement: «Nous n'avons pas les moyens de payer tout cela pour obtenir des fourgonnettes.» Ou «Nous ne pouvons offrir le même niveau de sécurité.» Accepteriez-vous cela?

Le sénateur Spivak: Je comprends votre point de vue. Autrement dit, vous dites que vous accepteriez peut-être une déréglementation si on tenait compte de tous ces aspects de façon permanente. Nous avons déréglementé l'industrie du transport aérien en croyant que cela stimulerait la concurrence et occasionnerait une baisse du tarif — et regardez ce qui s'est produit.

Mme Raymaker: J'aimerais vraiment avoir une réponse à vous donner. Je suis ici pour vous parler des besoins des aînés.

Le sénateur Spivak: Je comprends cela.

Le sénateur Adams: Qu'est-ce qui vous préoccupe le plus: le transport par autocar pour aller voir son médecin ou le transport pour aller magasiner? De combien de kilomètres parlez-vous? À l'occasion, je dois voir mon médecin dans une clinique en vue de recevoir un traitement. En ville, cela peut être très difficile. Puisque je vais dans l'Arctique, tout est très près. Même pour les visites médicales, nous pouvons amener nos aînés dans un poste de soins infirmiers, situé tout près. En ville, c'est très compliqué. Nous avons entendu un témoin l'autre jour qui faisait de bonnes affaires en reconduisant à l'aéroport de Toronto des gens de petites localités, 24 heures sur 24, dans une fourgonnette. Je crois que c'est un peu différent lorsqu'on veut transporter un patient à l'hôpital. Comment voyez-vous l'avenir du transport des aînés par autocar?

Ms Raymaker: Are you talking about remote communities? I think you start dividing the problem into rural and smaller communities and then we are talking remote. I appreciate the vastness of the North and the areas that you have to cover. From a personal viewpoint, seniors can suffer from extreme depression, loneliness and isolation if they are not getting to see their families and friends. When a medical problem occurs, if there is a crisis we would look after it through the health care system. I think what we are looking at is generally seniors in good health who may have to go for diagnostic care — they are the ones relying on that kind of transportation.

What is more important? I think they are all equally important. I want to point out that, even though it looks like you are going shopping or you are going here and there, the independence of seniors is valued so highly that, once they lose that, a whole other set of problems occurs. I appreciate that we will not have private providers in remote areas.

Senator Adams: What about the nurses? Would it be easier to have a nurse come around in a car when you do not have to see the doctor?

Ms Raymaker: I agree.

Senator Adams: You are talking about people aged 80 years and over. Are you concerned about the drivers licence for elderly people travelling in their retirement? Right now, is transportation stricter for the elderly? I know some people are concerned about seniors over 90 of age still having a drivers licence. Do you have anything to say about that?

Ms Raymaker: We have looked at a little of it. I cannot give you an answer. Drivers' licensing is an issue with the senior population today. We have some information on it and we would be more than happy to provide it to you. Maybe Ms Plouffe could fill you in with some more detail.

Ms Plouffe: The Law Commission of Canada has just released a major study looking at older drivers. It looks at the needs and capacities of older drivers, their age and driving ability. It looks at the legislation across the country, which is all over the map. It is even more complicated than intercity busing.

Senator Adams: In the Arctic, we do not have regular doctors. Doctors travel from Winnipeg to the community to give people a check-up. Does the system work in rural areas — those with, say 50 or 100 people? We have dentists, doctors and people who do X-rays come in to our Arctic community on a scheduled basis. We do not have a hospital in the community. How would stuff that like work?

Mme Raymaker: Parlez-vous des collectivités éloignées? Je crois qu'il faut distinguer les collectivités rurales et les petites localités des régions éloignées. Je comprends que le Nord est vaste, et que vous devez couvrir de grandes distances. À mon avis, les aînés peuvent sombrer dans la dépression, la solitude et l'isolement s'ils n'ont pas la possibilité de voir leurs parents et amis. Lorsqu'il y a un problème de santé, s'il y a une crise, on l'envisagerait par l'entremise du système de soins de santé. Je crois que, dans le cas qui nous occupe, il s'agit généralement d'aînés en bonne santé qui peuvent avoir besoin de services diagnostiques — ce sont eux qui dépendent de ce type de transport.

Qu'est-ce qui est le plus important? Je crois que les deux sont importants. Je tiens à signaler que, même si on a l'impression que vous allez magasiner ou que vous allez ici et là, les aînés attachent une si grande valeur à leur autonomie qu'un tout autre ensemble de problèmes survient lorsqu'ils la perdent. Je comprends que nous n'avons pas de fournisseurs de services privés dans les régions éloignées.

Le sénateur Adams: Qu'advient-il des infirmières? Ne serait-il pas plus facile de veiller à ce qu'une infirmière effectue des visites à domicile lorsque le patient n'a pas besoin de voir le médecin?

Mme Raymaker: Je suis d'accord.

Le sénateur Adams: Vous parlez de personnes âgées de 80 ans et plus. Êtes-vous préoccupée par l'octroi de permis de conduire à des personnes âgées qui se déplacent en automobile après leur retraite? À l'heure actuelle, les exigences relatives au transport sont-elles plus strictes pour les aînés? Je connais des gens qui sont préoccupés par le fait que des personnes âgées de plus de 90 ans ont encore un permis de conduire. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

Mme Raymaker: Nous avons un peu examiné cette question. Je ne peux vous fournir de réponses. L'obtention du permis de conduire est un problème chez les aînés aujourd'hui. Nous avons de l'information sur le sujet, et nous serions très heureux de vous la transmettre. Mme Plouffe pourrait peut-être vous fournir des détails supplémentaires.

Mme Plouffe: La Commission du droit du Canada vient de diffuser une étude d'envergure sur les automobilistes du troisième âge. On envisage les besoins et les capacités des automobilistes plus âgés, leur âge et leur capacité de conduite. On envisage aussi la législation pertinente de partout au pays, qui est très diversifiée. La question est encore plus compliquée que le transport interurbain par autocar.

Le sénateur Adams: Dans l'Arctique, nous n'avons pas de médecins permanents. Les médecins viennent de Winnipeg pour effectuer des examens médicaux. Le système fonctionne-t-il dans les régions rurales — celles où on trouve 50 ou 100 personnes? Nous avons des dentistes, des médecins et des radiologistes qui se rendent régulièrement dans notre petite localité de l'Arctique. Nous ne sommes pas dotés d'un hôpital local. Comment un tel arrangement fonctionnerait-il?

Ms Raymaker: I do not think intercity busing in the remote areas is feasible because I do not know that you could even interest a provider up there from that perspective. I recognize that you have huge challenges in that area.

Senator Phalen: Since I joined this committee, I decided that I would take a few bus rides. I took the bus and the subway in Toronto; I took the bus in Halifax and in Ottawa just to see what it was about. I am a senior. Some of the difficulties that I found was that, if you are in a strange area and you do not know exactly where your stop is, it is a problem. One of your suggestions state:

That for people who work for bus companies, including bus drivers, training should include education of the needs and capacities of older persons. This training should include information on appropriate communication methods.

What do you mean by that?

Ms Raymaker: Considering some of the disabilities that seniors might have, first, people could be terribly impatient with them. One example, someone could come to the bus station and may not be communicating clearly. They may have had a stroke or something, but they are still mobile but they have trouble communicating from that perspective. That could be one example. If people are not talking the way they think you should be talking, they talk louder. It is an embarrassing situation for seniors.

Education of personnel across the board is important, but specifically the bus drivers because they are on the front lines — they are meeting these riders. If seniors have confidence that the bus driver knows some of the issues surrounding their problems, I think that would go a long way.

As far as where you are going or what stop, I must admit I have not been on a city bus for a long time. I cannot even understand the city bus. I agree with you. If you were trying to get around in unfamiliar areas, it would be hard to understand the local transportation system.

Senator Phalen: I used the bus in Toronto. If not for the fact that I was going right to the end of the line, I would not have known where I was going. When I got on the subway, it was different because the person on the subway announced every stop, and the stop lit up to tell you where you were. You do not get that on a bus, at least, not the ones I was on. I talked to the driver, who was a lady driver, and she was very helpful. She announced when my stop came.

I thought maybe what you are talking about here is that buses should announce stops. It is difficult to ride on a bus when you do not know the area or where you are going, unless someone tells you where you are.

Mme Raymaker: Je ne crois pas qu'il soit possible d'offrir des services de transport interurbain par autocar dans les régions éloignées, car je ne sais pas si on arriverait à intéresser un fournisseur à le faire. Je reconnais que vous êtes confronté à d'énormes défis à ce chapitre.

Le sénateur Phalen: Depuis que je suis devenu membre du comité, j'ai décidé de faire quelques promenades en autocar. J'ai pris l'autobus et le métro à Toronto; j'ai pris l'autobus à Halifax et à Ottawa, juste pour voir comment tout cela fonctionnait. Je suis un aîné. Parmi les difficultés que j'ai relevées, il y a le fait que si on se retrouve dans une zone qu'on connaît mal et qu'on ne sait pas exactement où on doit débarquer, c'est un problème. Vous soulevez la suggestion suivante:

La formation de gens qui travaillent pour les entreprises d'autocar, y compris les chauffeurs, devrait s'assortir d'un volet de sensibilisation aux besoins des aînés. Cette formation devrait fournir de l'information sur les méthodes de communication appropriées.

Qu'entendez-vous par cela?

Mme Raymaker: En raison de certains handicaps que les aînés sont susceptibles d'avoir, les gens peuvent parfois se montrer terriblement impatients avec eux. Prenons le cas, par exemple, d'une personne qui peut se rendre à la gare d'autobus et qui peut avoir des problèmes d'élocution. Cette personne, tout en étant mobile, peut avoir été victime d'un accident cérébro-vasculaire et éprouver des difficultés à communiquer. C'est un exemple. Si vous ne parlez pas de la façon que les autres croient que vous devriez parler, ils parlent plus fort. C'est une situation embarrassante pour les aînés.

L'éducation de l'ensemble du personnel est importante, mais c'est particulièrement important dans le cas des chauffeurs, car ils sont aux premières loges: ce sont eux qui rencontrent les passagers. Si les aînés sentent que le chauffeur est sensibilisé aux enjeux qui les préoccupent, je crois que l'on pourrait réaliser beaucoup de progrès.

Pour ce qui est de savoir où l'on va ou l'endroit où il faut débarquer, je dois reconnaître que je n'ai pas pris un autobus en ville depuis longtemps. Je n'arrive même pas à comprendre l'autobus municipal. Je suis d'accord avec vous. Si vous tentez de vous rendre dans un endroit que vous ne connaissez pas bien, il est difficile de comprendre le réseau de transport local.

Le sénateur Phalen: J'ai pris l'autobus à Toronto. N'eût été du fait que je débarquais au terminus, je n'aurais jamais su où je m'en allais. La situation était différente dans le métro, car on annonce chaque station, et le nom de l'arrêt s'allume pour vous montrer où vous êtes. On ne jouit pas d'un tel soutien dans l'autobus, du moins, dans ceux que j'ai utilisés. J'ai parlé à la femme qui chauffait l'autobus, et elle s'est montrée très serviable. Elle a annoncé l'arrêt où je devais débarquer.

Je croyais peut-être que vous faisiez référence au fait que les autobus devraient annoncer les arrêts. Il est difficile de prendre l'autobus lorsqu'on ne connaît pas bien l'endroit, ou lorsqu'on ignore où se trouve notre destination, à moins que quelqu'un nous dise où nous sommes rendus.

That is just an observation in respect to seniors. I am sure that they would have the same problem.

You mentioned other problems for seniors with disabilities who need to use intercity bus transportation, including entering and exiting, and moving around the terminal. With respect to people with disabilities, I asked the question here the other night, and I think they indicated they had two spaces on a bus. Do you think that is adequate?

Ms Raymaker: Probably not, with the changing demographics, but that would be something you would pay attention to in terms of seniors' disabilities in the future. Is the bus with two spaces for disabled people an intercity bus or a local one?

Senator Phalen: I think it was intercity. Just to continue that, as far as spacing goes on the subways, I noticed a sign and a section for seniors. It was designated for seniors. Seniors were not always sitting in those spots, but I assumed if subways were full, that seniors had a preference in those seats. I do not see that on buses.

Ms Raymaker: I made the comment that communications, telecommunications and making it all senior friendly are important. If a subway can do it, intercity buses should be able to do it. You have noticed a real discrepancy between the two.

The Chairman: Ms Raymaker, have you made any representation to the Canadian Bus Association about the needs of senior citizens, similar to what you have done today?

Ms Raymaker: No, I sit around the table with the industry at the Advisory Committee on Accessible Transportation. I have brought up a number of these issues, but they have never asked the National Advisory Council on Aging per se as users. I would be more than prepared, and I do know some of those players, if they wanted to hear from us. I usually get NACA's issues on the table at that particular advisory group.

The Chairman: They can read the transcript of what has happened today. Pages 7 and 8 in your presentation are very interesting with respect to signage, people who work for bus companies, training, education, the needs and capacities of older persons. Those are important issues for the busing industry.

Ms Raymaker: The intercity bus industry is well aware of that. I say it to them, and it will not be the first time they have heard it. They have heard that from the disabled community.

Seniors have a complicated set of disabilities, compared with a younger person who has had a car accident and is a paraplegic.

Ce n'était qu'une observation concernant les aînés. Je suis certain qu'ils seraient confrontés au même problème.

Vous avez mentionné d'autres problèmes à l'égard d'aînés handicapés qui ont besoin de recourir au transport interurbain par autocar, y compris l'embarquement et le débarquement, et les déplacements dans le terminal. En ce qui concerne les personnes handicapées, j'ai posé la question l'autre soir, et je crois qu'on m'a répondu que deux places étaient réservées à cette fin dans le véhicule. Estimez-vous que cela est adéquat?

Mme Raymaker: Probablement pas, compte tenu de l'évolution des données démographiques, mais c'est un aspect lié aux aînés handicapés qu'il faudrait envisager à l'avenir. Est-ce que le véhicule doté de deux places pour les personnes handicapées est un autobus ou un autocar destiné au transport interurbain?

Le sénateur Phalen: Je crois qu'il s'agissait d'un autocar. Dans le même ordre d'idée, sur la question de l'espace disponible dans le métro, j'ai remarqué une enseigne et une section pour les aînés. Elle était désignée pour les aînés. Les aînés n'étaient pas toujours assis à ces endroits, mais je suppose que les aînés jouissent d'un accès prioritaire à ces places lorsque le métro est plein. On ne voit pas cela dans les autocars.

Mme Raymaker: J'ai déclaré que les communications, les télécommunications et l'adaptation aux besoins des aînés sont importantes. Si on peut le faire dans le métro, on peut le faire dans les autocars interurbains. Vous venez de cerner un écart bien réel entre les deux.

La présidente: Madame Raymaker, avez-vous présenté à l'Association canadienne de l'autobus un exposé, comparable à celui d'aujourd'hui, sur les besoins des aînés?

Mme Raymaker: Non, je travaille avec des gens de l'industrie au sein du Comité consultatif sur le transport accessible. J'ai soulevé un certain nombre de ces enjeux, mais l'Association n'a jamais invité le Conseil consultatif national sur le troisième âge à se prononcer, à titre d'utilisateur. Je serais très bien préparée, et je connais certains de ces intervenants, si on nous invite à présenter notre point de vue. J'arrive généralement à soulever les préoccupations du CCNTA au sein de ce comité consultatif.

La présidente: Ils ont la possibilité de lire le compte rendu de votre exposé d'aujourd'hui. Les pages 7 et 8 de votre mémoire, qui portent sur l'affichage, les gens qui travaillent pour les sociétés de transport par autocar, la formation, l'éducation et les besoins et les capacités des aînés, sont très intéressantes. Ce sont des enjeux importants pour l'industrie du transport par autocar.

Mme Raymaker: L'industrie du transport interurbain par autocar est bien consciente de tout cela. Je le lui dis, et ce n'est pas la première fois qu'elle entend un tel message. Les organismes de protection des personnes handicapées lui ont transmis le même message.

Par rapport à une jeune personne devenue paraplégique à la suite d'un accident d'automobile, les aînés doivent composer avec

They learn to live with the disability and they can accommodate some of it. However, with seniors it is a little bit less every day. I think there is not an appreciation of that. We have worked with the industry on intercity codes of practice, with which I think you are all familiar.

There are 12 national seniors organizations. We have been working together to try to get the one message out regarding seniors, and they represent about 2 million seniors in their membership alone. We are part of that group. They have five issues, and one is transportation. I want to impress upon this committee how important it is for seniors that they have transportation. It is vital to their independence and their needs.

The Chairman: I encourage you to give them a copy of your presentation. I think it is interesting. It will be helpful when we prepare our recommendations.

Thank you very much, Ms Raymaker, for your presence here. We do appreciate it.

Ms Raymaker: Thank you very much. We will get back with some of the answers you require.

The committee adjourned.

un ensemble compliqué de handicaps, Ils apprennent à vivre avec leur handicap, et ils arrivent à le faire, en partie. Toutefois, avec les aînés, les capacités baissent un peu chaque jour. Je crois qu'on ne tient pas compte de cela. Nous avons travaillé avec l'industrie sur les codes de pratique régissant le transport interurbain, que, je crois, vous connaissez bien.

Il existe 12 organismes nationaux représentant les aînés. Nous travaillons ensemble afin de transmettre le même message au sujet des aînés, et ces organismes représentent environ deux millions d'aînés membres. Nous faisons partie de ce groupe. Ils s'attachent à cinq grandes questions, et le transport est l'une d'elles. Je ne saurais trop insister sur l'importance du transport pour les aînés. Le transport est essentiel à leur autonomie et à leurs besoins.

La présidente: Je vous encourage à leur remettre un exemplaire de votre mémoire. Je crois qu'il est intéressant. Il sera utile lorsque nous formulerons nos recommandations.

Merci beaucoup de votre présence, madame Raymaker; nous vous en sommes reconnaissants.

Mme Raymaker: Merci beaucoup. Nous vous fournirons des réponses à certaines de vos questions.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES:

Tuesday, June 4, 2002:

From the Senate of Canada:

The Honourable Mira Spivak, Senator.

Wednesday, June 5, 2002:

From the National Advisory Council on Aging:

Patricia Raymaker, Chairperson;

Louise Plouffe, Manager, Knowledge Development Section,
Division of Aging and Seniors, Health Canada.

TÉMOINS:

Le mardi 4 juin 2002:

Du Sénat du Canada:

L'honorable Mira Spivak, sénateur.

Le mercredi 5 juin 2002:

Du Conseil consultatif national sur le troisième âge:

Patricia Raymaker, présidente;

Louise Plouffe, gestionnaire, Section du développement des
connaissances, Division du vieillissement et des aînés, Santé
Canada.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Tuesday, June 11, 2002
Wednesday, June 12, 2002

Issue No. 32

Second meeting on:
Bill S-26, An Act concerning personal
watercraft in navigable waters

and

Nineteenth meeting on:
The examination of issues facing the
intercity busing industry

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

Le mardi 11 juin 2002
Le mercredi 12 juin 2002

Fascicule n° 32

Deuxième réunion concernant:
Le projet de loi S-26, Loi concernant les
motomarines dans les eaux navigables

et

Dix-neuvième réunion concernant:
L'étude sur les enjeux stratégiques
touchant l'industrie du transport interurbain par autocar

TÉMOINS:
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Adams	Gustafson
Baker	Jaffer
Biron	LaPierre
* Carstairs	* Lynch-Staunton
(or Robichaud, P.C.)	(or Kinsella)
Callbeck	Phalen
Eyton	Spivak

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente: L'honorable Lise Bacon

Vice-président: L'honorable Donald H. Oliver
et

Les honorables sénateurs:

Adams	Gustafson
Baker	Jaffer
Biron	LaPierre
* Carstairs	* Lynch-Staunton
(ou Robichaud, c.p.)	(ou Kinsella)
Callbeck	Phalen
Eyton	Spivak

**Membres d'office*

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, June 11, 2002
(51)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 a.m., in room 256-S, Centre Block, the Acting Chair, the Honourable Catherine S. Callbeck, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Biron, Callbeck, Jaffer, Oliver, Phalen and Spivak (7).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on June 5, 2001, the committee proceeded to study Bill S-26. (*See Issue No. 31, Tuesday, June 4, 2002 and Wednesday, June 5, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESS:

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

Mr. J. A. (Sandy) Currie, Executive Director.

Mr. Currie made a presentation and answered questions.

The Canadian Marine Manufacturers Association submitted a brief.

It was agreed — That the Committee forward written questions to the witness seeking technical data on current personal watercraft models.

It was agreed to table documents, letters of support and petitions on Bill S-26, from Senator Spivak's Office. The exhibit was filed as exhibit no. 5900-1.37/T1-S-26, 32 "1".

At 11:00 a.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 12, 2002
(52)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:31 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Deputy Chair, the Honourable Donald Oliver, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Callbeck, Gustafson, LaPierre, Oliver and Phalen (6).

In attendance: Joseph Dion, Researcher for the Library of Parliament and Martin Brennan, Special Advisor to the Committee.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 11 juin 2002
(51)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 33, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Catherine S. Callbeck (*présidente suppléante*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Biron, Callbeck, Jaffer, Oliver, Phalen et Spivak (7).

Également présents: Joseph Dion, attaché de recherche auprès de la Bibliothèque du Parlement et Martin Brennan, conseiller spécial auprès du comité.

Aussi présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 5 juin 2001, le comité procède à l'étude du projet de loi S-26. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 31 du mardi 4 juin et du mercredi 5 juin 2002.*)

TÉMOIN:

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

M. J. A. (Sandy) Currie, directeur général.

M. Currie fait un exposé puis répond aux questions.

Le représentant de l'Association canadienne des manufacturiers de produits chimiques dépose un mémoire.

Il est entendu — Que le comité transmette aux témoins les questions écrites relatives aux motomarines dans les eaux navigables.

Il est entendu de déposer les documents, lettres de soutien et pétitions reçus au bureau du sénateur Spivak et concernant le projet de loi S-26 (pièce numéro 5900-1.37/T1-S-26, 32 «1»).

À 11 heures, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

OTTAWA, le mercredi 2 juin 2002
(52)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 31 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Donald Oliver (*vice-président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Adams, Callbeck, Gustafson, LaPierre, Oliver et Phalen (6).

Sont présents: Joseph Dion, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement, et Martin Brennan, conseiller spécial du comité.

Also in attendance: The official reporters for the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on September 26, 2001, the committee proceeded with the examination of issues facing the intercity busing industry. (*See Issue No. 21, Monday, February 11, 2002, Tuesday, February 12, 2002, Wednesday, February 13, 2002, for full text of the Order of Reference.*)

WITNESSES:

AS A PANEL:

From the Department of Highways and Transportation — Saskatchewan:

Mr. Carl Neggers, Assistant Deputy Minister, Policy and Planning Division.

From the Saskatchewan Transportation Company:

Mr. Jim Hadfield, President and Chief Executive Officer.

Mr. Neggers and Mr. Hadfield each made a presentation and, together, the witnesses answered questions.

The Department of Transport — Saskatchewan submitted a brief.

At 6:33 p.m., it was agreed — That the committee adjourn to the call of the Chair.

ATTEST:

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 26 septembre 2001, le comité poursuit l'étude sur les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 21 du lundi 11 février 2002, du mardi 12 février 2002 et du mercredi 13 février 2002.*)

TÉMOINS:

EN TANT QUE PANEL:

Du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan:

M. Carl Neggers, sous-ministre adjoint, Division des politiques et de la planification.

De la Saskatchewan Transportation Company:

M. Jim Hadfield, président-directeur général.

M. Neggers et M. Hadfield font chacun une déclaration et, ensemble, répondent aux questions.

Le ministère des Transports de la Saskatchewan remet un mémoire.

À 18 h 33, il est convenu — Que le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

Le greffier intérimaire du comité,

Richard Maurel

Acting Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 11, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-26, concerning personal watercraft in navigable waters, met this day at 9:33 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Catherine S. Callbeck (*Acting Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Acting Chairman: Bill S-26, which is the initiative of Senator Spivak, received first and second reading last year in the Senate, after which it was referred to this committee. Senator Spivak and her staff did the background research and oversaw the drafting of the bill. This proposed legislation reflects the concerns for public safety and environmental protection that the senator has had for a number of years in this regard.

Today, we will hear from Mr. Currie, who is with the Canadian Marine Manufacturers Association.

Mr. J.A. (Sandy) Currie, Executive Director, Canadian Marine Manufacturers Association: We appreciate the opportunity to present our position against Bill S-26 today. We have submitted a detailed submission, so my remarks today will be confined to a summary of our position as well as a few additional remarks, in order that we can have more time in which to answer questions. After briefly describing our association and the scope of recreational boating, I will summarize why we think Bill S-26 should not go further.

The Canadian Marine Manufacturers Association, CMMA, is the Canadian recreational marine industry association that represents the interests of those companies that manufacture and distribute recreational boating products in Canada. CMMA members come from all provinces and include companies supplying boats, motors, trailers and other products and services to the Canadian recreational boating market.

How popular is boating? Based on the December 2001 small vessel licence data obtained from the Canadian Coast Guard, CCG, there are 2.125 million licensed vessels operating in Canada. A licensed vessel is any vessel equipped with a motor over 9 horsepower. Above and beyond this number are thousands of smaller powered boats and thousands of non-powered boats, such as canoes, pedal boats and, of course, sailboats. It would not be unrealistic to estimate this number to be in the vicinity of 900,000. This would bring the total number of boats currently in use to just over 3 million. Our market research, conducted in 1998, estimates that for each boat there would be just over two users on average per annum. That means that in excess of 6 million Canadians go boating each year.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 11 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 33 pour étudier le projet de loi S-26, Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables.

Le sénateur Catherine S. Callbeck (*présidente suppléante*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente suppléante: Le projet de loi S-26, élaboré à l'initiative du sénateur Spivak, a franchi l'an dernier les étapes de la première et de la deuxième lecture au Sénat, après quoi il a été renvoyé à notre comité. Le sénateur et son personnel ont fait la recherche de base et ont supervisé la rédaction du projet de loi. Il est le reflet des préoccupations qu'entretient le sénateur depuis longtemps à l'égard de la sécurité publique et de la protection de l'environnement.

Nous entendrons aujourd'hui M. Currie, représentant de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques.

M. J.A. (Sandy) Currie, directeur général, Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques: Nous nous réjouissons de cette occasion de vous expliquer pourquoi nous nous opposons au projet de loi S-26. Je vous ai remis un mémoire très détaillé et je me contenterai aujourd'hui de résumer notre point de vue et d'ajouter quelques remarques. J'aurai ainsi plus de temps pour répondre à vos questions. Après une brève description de notre association et de ce qu'on entend par navigation de plaisance, je résumerai nos arguments contre l'adoption du projet de loi S-26.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques (ACMPN) défend les intérêts des entreprises canadiennes de fabrication et de distribution des produits liés à la navigation de plaisance. Elle regroupe des membres de toutes les provinces qui approvisionnent le marché de la navigation de plaisance en bateaux, moteurs, remorques et autres produits et services.

La navigation est-elle populaire? Laissons parler les chiffres: en décembre 2001, selon les données de la Garde côtière canadienne (GCC), quelque 2 125 000 embarcations étaient titulaires d'une licence, soit des embarcations munies d'un moteur de 9 HP et plus. En plus de toutes ces embarcations, des milliers de plus petites embarcations, à moteur ou non, naviguent sur nos eaux: des canoës, des bateaux à pédales, sans oublier les voiliers, bien entendu. Je suis certain de ne pas exagérer en estimant leur nombre à 900 000 environ, ce qui porte le nombre total de bateaux en circulation à un peu plus de 3 millions. Selon une étude de marché que nous avons menée en 1998, le nombre d'utilisateurs par année est estimé à un peu plus de 2 en moyenne par bateau. Bref, plus de 6 millions de Canadiens naviguent chaque année.

While clearly popular in Canada, boating is actually in decline when one looks at sales of recreational products. In fact, we as an industry sold only as many boats and motors last year as we did 10 years ago.

The question has been raised as to how many personal watercraft are actually in use. Since the industry started tracking sales of these products in 1991, there have been 72,856 units sold in Canada. In contrast to these sales, the industry has sold 485,767 outboard motors over the same period. In 2001, personal watercraft sales were slightly less than 5,000 units. This is hardly exceptional growth. That, however, does not tell the whole story.

The U.S. EPA has defined the usable life of a personal watercraft to be approximately 350 hours, with an average annual usage rate of 77.3 hours. This means that the fleet of personal watercraft actually in use is considerably smaller than one might have imagined. Using the EPA figures, it is easy to say that, on average, a personal watercraft will likely be retired after approximately five years of use. That would mean that the fleet could be as small as 39,000 units. However, since the Canadian boating season is shorter than the U.S. season, we would prefer to suggest that a personal watercraft would have a useful life of seven years. This would mean that the current fleet would be approximately 50,000 units. For comparative purposes, it is interesting to note that the EPA has determined the useful life of an outboard motor at between 10 and 15 years.

Why do we think the bill should not go further? Our case against the bill is based on five foundations: It is unnecessary; it is based on flawed or inappropriate premises; it is unfair and discriminatory; it does a disservice to good public policy; and it would be difficult to enforce. I will address each of these reasons in turn.

Why is the bill unnecessary? Under the Canada Shipping Act a fair process is already used to develop boating restriction regulations. There is no need for another law that tries to do the same thing. As noted in our detailed submission, boating is also covered by regulations under several other laws that cover off the necessary safety and environmental protection needs of both the boating community and the general public.

We also believe that the bill is not necessary because the arguments used to justify it do not hold up well under scrutiny. They are based on myths, and we will also look at each one in turn.

The first myth is that personal watercraft can cause injuries and death when they collide. That is true, just as do any moving vehicles carrying passengers. However, without wishing to minimize the importance of this, it does not tell the full story. Some perspective is important here.

Personal watercraft have been found to have the same fatality rate as conventional powerboats and, you may be surprised to hear, are more than twice as safe as rowboats and canoes. Thus,

Malgré cette popularité manifeste, la navigation de plaisance accuse un déclin au pays si on se fie aux ventes des produits récréatifs. À preuve, notre industrie n'a pas vendu plus de bateaux et de moteurs l'an dernier que voilà une décennie.

Quelqu'un a posé une question concernant le nombre de motomarines en service. Depuis que l'industrie recueille des données sur les ventes, soit 1991, 72 856 unités ont été écoulées au Canada. Si on compare, l'industrie a vendu 485 767 hors-bord durant la même période. En 2001, un peu moins de 5 000 motomarines ont été vendues. On ne peut pas parler de croissance exceptionnelle du marché! Mais ce n'est pas tout.

L'EPA, aux États-Unis, a établi la vie utile d'une motomarine à 350 heures environ, et l'utilisation moyenne à 77,3 heures par année. Il faut en conclure que la flotte de motomarines en usage est beaucoup plus restreinte qu'on ne l'imagine. Si l'on s'en tient aux chiffres de l'EPA, on peut sans problème affirmer que, en moyenne, une motomarine devrait être mise hors service après cinq années d'utilisation environ. Il faut donc penser que la flotte ne compte pas beaucoup plus que 39 000 unités. Toutefois, la saison de navigation étant plus courte ici qu'aux États-Unis, nous préférons considérer que la vie utile d'une motomarine est de 7 années, ce qui porte donc l'effectif de la flotte à quelque 50 000 unités. Par contraste, il est intéressant de constater que l'EPA a établi qu'un hors-bord pouvait servir entre dix et quinze années environ.

Pourquoi nous opposons-nous à l'adoption du projet de loi? Notre opposition s'appuie sur cinq arguments: il est inutile; il repose sur des prémisses erronées et inexactes; il est injuste et discriminatoire; il va à l'encontre d'une bonne politique gouvernementale et il serait difficile à appliquer. Je vais développer ces raisons l'une après l'autre.

Pourquoi ce projet de loi est-il inutile? En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, un processus équitable est déjà utilisé aux fins de l'élaboration de règlements visant à restreindre la conduite des bateaux. Pourquoi s'encombrer d'une autre loi qui aurait le même effet? Comme nous l'avons déjà souligné dans notre mémoire, la navigation de plaisance est couverte par d'autres lois qui englobent les besoins de l'industrie et des plaisanciers en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

Nous sommes aussi d'avis que ce projet de loi est inutile parce que ses fondements ne résistent pas à l'examen. Ils reposent sur des mythes, que nous examinerons aussi en détail.

Le premier de ces mythes veut que les motomarines puissent causer des blessures et des décès quand elles entrent en collision — c'est vrai, comme tout véhicule qui se déplace avec des passagers à bord. Cependant, sans vouloir minimiser l'importance de ce phénomène, il faut aussi donner l'autre versant de la médaille et le mettre en perspective.

Il appert que les motomarines présentent le même taux d'accidents mortels que les bateaux à moteur conventionnels et que, de plus, aussi surprenant que cela puisse sembler, elles sont

there is absolutely no reason to single out personal watercraft for special treatment. There will be more on this topic later when we discuss enforcement issues.

Commissioned in 1996 by the CCG, the Consulting and Audit Canada report on personal watercraft determined that PWCs pose no greater safety risk than other powered craft. The report recommended the following measures to improve boating safety: the creation of age and horsepower restrictions for all powerboat operators; the creation of mandatory owner-operator proficiency requirements; and the implementation of a universal shoreline speed limit of 10-kilometres per hour and "keep clear" zone. It also determined that specific, personal-watercraft-only restrictions should not be imposed because the current process provides ample opportunity to regulate. Finally, the report recommended that strict guidelines be adopted to address the casual PWC user who prefers to rent a personal watercraft rather than to purchase one.

Despite recent comments to the contrary, input was not received from the industry or from the manufacturers. The working group that advised Consulting and Audit Canada had a cross-section of participants. It included two police agency representatives, two guard staff, three provincial government representatives, one municipal government representative, two cottage association representatives, two boating safety specialists, two personal watercraft users and two industry representatives.

In the years since these meetings were held, the industry, as a whole, has worked with the Canadian Coast Guard to set up a proficiency system whereby operators of any powered recreational craft must pass a test to demonstrate proof of competency. These age and horsepower restrictions on the operators will improve the behaviour of all boaters. It is simply too bad that it took almost three more years for the current regulations to be put in place.

The crucial recommendation calling for shoreline speed limits and a "keep clear" zone is only in effect from Ontario westward. In B.C., this only applies to freshwater areas. In Quebec, it is applied on a case-by-case basis. The industry strongly urges that these regulations be adopted across the remainder of the provinces as soon as possible.

While on the subject of safety, let us discuss operator proficiency. The CCG has recently produced an updated version of its national PCOC, *Pleasure Craft Operators Certification*, course standard. In the U.S.A., operator proficiency regulations are not national, as they are in Canada, but they are enforced and created on state-by-state basis. This is in contrast to Canada where the same regulations are enforced across the country. At the present time, there are over 75 course providers offering CCG-approved courses and administering

deux fois plus sécuritaires que les chaloupes et les canoës. Ce qui signifie qu'il n'y a aucune raison de leur réserver un traitement spécial. Nous reviendrons sur cet aspect dans la partie sur l'application.

Un rapport préparé en 1996 par Conseils et Vérification Canada (CVC) concluait que les motomarines ne posent pas plus de risques pour la sécurité que d'autres embarcations à moteur. Les auteurs recommandent les mesures suivantes pour améliorer la sécurité de la navigation: l'imposition de restrictions relatives à l'âge des conducteurs et à la puissance des moteurs des embarcations; des conditions obligatoires concernant les compétences des propriétaires-utilisateurs, ainsi que l'imposition d'une limite de vitesse universelle de 10 km/h et d'une zone «interdite d'accès». Le rapport conclut également qu'il s'avère inutile de stipuler des restrictions exprès à l'égard des motomarines puisque le processus en place laisse suffisamment de latitude pour la réglementation. Enfin, il recommande l'adoption de lignes de conduite très strictes à l'intention des utilisateurs occasionnels qui préfèrent louer une motomarine plutôt que d'en acquérir une.

En dépit d'affirmations récentes à l'effet contraire, personne n'a demandé l'avis ni de l'industrie, ni des fabricants. Le groupe de travail formé pour conseiller Conseils et Vérification Canada comprenait des participants de tous azimuts, soit deux représentants de services de police, deux employés de la Garde côtière, trois représentants du provincial, un du municipal, deux représentants d'associations de propriétaires de chalet, deux spécialistes de la sécurité des bateaux, deux utilisateurs de motomarines et deux représentants de l'industrie.

Depuis la fin des travaux de ce groupe, l'industrie, dans son ensemble, a collaboré avec la Garde côtière canadienne à la mise en place d'un système d'agrément des compétences des utilisateurs des embarcations, dans le cadre duquel tout utilisateur d'une embarcation récréative motorisée doit passer des examens pour démontrer qu'il a les compétences nécessaires pour naviguer. Ces restrictions imposées aux utilisateurs en ce qui a trait à l'âge et à la puissance auront une incidence positive sur le comportement de tous les plaisanciers. Il faut seulement déplorer le délai de trois ans qui s'est écoulé avant l'adoption des règlements.

La recommandation fondamentale relative aux limites de vitesse à proximité des rivages et à la délimitation d'une zone «interdite d'accès» a été mise à exécution uniquement dans l'Ouest, jusqu'en Ontario, et seulement en eaux douces en Colombie-Britannique. Au Québec, la mesure est appliquée au cas par cas. L'industrie exhorte les autres provinces à instaurer de tels règlements le plus tôt possible.

Toujours au sujet de la sécurité, je vais maintenant aborder la question de la compétence des utilisateurs. Récemment, la GCC a publié une version mise à jour de son cours accrédité visant l'obtention de la Carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP). Aux États-Unis, les règlements sur la compétence des utilisateurs ne relèvent pas du gouvernement national, comme c'est le cas au Canada: chaque État rédige et adopte ses propres règlements. Au Canada, au contraire, les mêmes règlements sont appliqués d'un océan à l'autre. Actuellement, plus de 75 écoles

CCG-approved tests. In the additional package of information, you have been given a sample copy of the Canadian Power and Sail Squadron's CCG-approved course and sample copies of approved tests of the Canadian Power Squadron and the Canadian Yachting Association. As you can see, the tests are available in both official languages. In addition, specific tests have been developed for children.

The PCOC requirement has only been in place since 1999; thus, it is difficult to measure its impact on boating safety. Despite the lack of data, we know that over 500,000 boaters have taken a course, passed a test or have done both. Boaters tell us at shows and on the water that they welcome the requirement and appreciate the skills upgrading that many have undertaken to receive their PCOC card. In short, we know it is working but it will be some years before we know the true measure of the regulation.

During her presentation last week, Senator Spivak touched on the subject of off-throttle steering, OTS. The Canadian Marine Manufacturers Association is committed to developing a workable standard for this type of device. To accomplish this, the Society of Automotive Engineers, SAE, in the United States has formed a personal watercraft subcommittee. In addition to representatives of industry, UL and the United States Coast Guard, interested parties such as Mr. Paulo of Calgary have been asked to provide input. To date, all companies have a preliminary design and have conducted a variety of tests. Some have brought early versions of these products to the marketplace.

At its most recent meeting, this committee was addressed by Captain Scott Evans, who is with the U.S. Coast Guard. Captain Evans stated that the PWC is an incredible machine and that it is not defective. He believes that the committee's efforts are part of the process of ongoing product improvement. Captain Evans urged the committee to move quickly on the development of an OTS standard and a time frame for that to be met by all manufacturers.

The second myth is that PWCs are polluters. According to the U.S. Environmental Protection Agency, PWCs have a lower emission level than outboard engines. In Canada, there are only about 50,000 PWCs in service compared to 1.6 million outboard motors in service. It should be noted that, due to the more rapid retirement rate of PWCs, the units equipped with the U.S. EPA-approved technology make up a higher percentage of the in-use fleet than one might expect.

The manufacturers of spark ignition marine engines — any outboard or inboard engine that is not diesel — have signed an MOU with Environment Canada pledging to abide by the strict U.S. EPA rules for marine engines. Canada is ahead of the U.S. in terms of market acceptance of new technology product. This

offrent les cours et administrent des examens agréés par la GCC. Dans la trousse d'information, vous trouverez un exemplaire du cours accrédité par la GCC qu'offrent les Escadrilles canadiennes de plaisance (ECP), de même que des exemplaires des tests accrédités administrés par ECP et l'Association canadienne de Yachting. Comme vous pourrez le constater, ces tests sont disponibles dans les deux langues officielles; il existe aussi des tests à l'intention des enfants.

L'exigence CCEP existe depuis 1999 seulement, de sorte qu'il est difficile d'en mesurer l'impact sur la sécurité nautique. Malgré l'absence de données, nous savons que quelque 500 000 plaisanciers ont suivi un cours, réussi un examen ou les deux. Lors des expositions ou de nos rencontres sur l'eau, les plaisanciers nous disent qu'ils approuvent une telle norme et qu'ils sont très heureux d'avoir amélioré leurs compétences pour recevoir leur CCEP. Bref, nous savons que la réglementation est bénéfique, mais il faudra encore des années pour mesurer la portée réelle de ces bénéfices.

Dans son allocution de la semaine dernière, le sénateur Spivak a abordé la question du système de direction quand les gaz sont coupés. L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques s'est engagée à mettre au point une norme raisonnable pour ce genre de dispositif. Pour y arriver, la Society of Automotive Engineers (SAE), aux États-Unis, a créé un sous-comité sur les motomarines. Outre des représentants de l'industrie, de la UL et de la Garde côtière américaine, on a demandé la contribution de parties intéressées telles que M. Paulo, de Calgary. À ce jour, toutes les entreprises ont présenté un avant-projet sommaire, après avoir mené toute une batterie de tests. Certaines ont même mis en marché les premières versions de ces produits.

Lors de la dernière réunion, le comité a entendu le capitaine Scott Evans, de la U.S. Coast Guard. Il a affirmé aux membres du comité que les motomarines étaient de superbes engins et qu'elles ne présentent aucun défaut. À ses yeux, les travaux du comité s'inscrivent dans un processus continu d'amélioration du produit. Il a pressé le comité de se hâter d'établir une norme relative au système de direction demandé et de donner aux fabricants un échéancier très serré pour l'application de cette norme.

Selon le deuxième mythe, les motomarines seraient très polluantes. Or, selon la U.S. Environmental Protection Agency, elles produisent moins d'émissions polluantes que les moteurs hors-bord. Au Canada, seulement 50 000 motomarines sont en circulation, contre 1,6 millions de hors-bord. À noter, vu le taux rapide de mise hors service des motomarines, il s'en trouve certainement plus sur nos lacs qui sont dotées de la technologie conforme aux normes de l'EPA américaine que ce qu'on pourrait penser.

Les fabricants de moteurs à allumage commandé — soit les moteurs hors-bord ou en-bord non diesel — ont signé un protocole d'entente avec Environnement Canada afin de se conformer aux règles strictes de l'EPA à l'égard des moteurs marins. En fait, le Canada est en avance sur les États-Unis en ce

MOU has been in effect since the 1999 model year commenced, which means that new technology product has been on the Canadian market since 1998.

The current EPA data for popular outboard motors and some personal watercraft are shown on the graph before you. The blue fields show old technology products and the green fields show new technology products. When looking at the graph, the products on the right are outboard motors and the three products on the left are personal watercraft. You can see the model and the name of the manufacturer.

The graphs compare some popular PWC and outboard engine products against the U.S. EPA 2006 standards and the California Air Resources Board, CARB, 2002 standards. California has a stricter regulatory regime than the U.S. EPA has. The graphs also compare the CARB 2004 standard and the CARB 2008 standard.

The emission levels of the PWCs and the outboards are, with the exception of one PWC model, at or below the EPA/CARB 2002 standard. In addition, all products meet the CARB 2004 standard. Currently, none of these products meets the CARB 2008 standard.

We believe this data accurately dispels claims that personal watercraft are major polluters.

The third myth is that PWCs are noisy. They are not inherently noisy. Personal watercrafts are demonstrably among the quietest powerboats in the water, with full-throttle sound levels at 75 feet from the shore of less than 78 decibels. The graphs compare full-throttle pass by sound levels, towed-boat sound levels and pass by sound levels. In all cases, the sound levels never exceed 78 decibels. In the towed-boat test, the sound levels remained at slightly under 70 decibels, despite the fact that the craft are towed with engines off.

In most provinces, boating restrictions require all powered vessels, including PWCs, to operate at no more than 10 kilometres per hour when they are within 100 feet of shore. This reduces the noise onshore further still. We support these measures because we recognize that PWC users share the same recreational space as others.

The study "Drowning in Noise: Noise Costs of Jet Skis in America," prepared by Komanoff and Shaw, which Senator Spivak referred to last week, is hard to take seriously because it is subjective and not scientifically rigorous. It might appear to be scientific, but on closer scrutiny, one finds that the assumptions used in the study almost guarantee an outcome that is consistent with an anti-PWC bias. It does not take into consideration the differences between Canada and the U.S. with respect to how and where Canadians go boating. We believe that its basic assumptions do not fit Canada and that it should not be considered a valid approach to analyzing this issue. We will introduce a specialist in later presentations who will present a detailed rebuttal to the assertions of the report.

qui concerne l'acceptation par le marché des moteurs issus des nouvelles technologies. Le protocole d'entente est en vigueur depuis le début de l'année modèle 1999, ce qui signifie que des embarcations dotées de la nouvelle technologie sont vendues dans le marché canadien depuis 1998.

Vous avez sous les yeux un graphique qui résume les dernières données de l'EPA sur les moteurs hors-bord les plus vendus et certains modèles de motomarines. Les zones en bleu correspondent aux produits dotés de l'ancienne technologie et en vert, ceux qui sont dotés de la nouvelle. Dans le graphique, vous trouvez à droite les moteurs hors-bord et à gauche, trois modèles de motomarines, avec le modèle et le nom du fabricant.

Les lignes transversales permettent de comparer le rendement des hors-bord et des motomarines parmi les plus populaires par rapport à la norme 2006 de l'EPA et à la norme 2002 de la California Air Resources Board (CARB), qui est plus sévère que celle de l'EPA. Les graphiques mettent aussi en regard les données par rapport aux normes 2004 et 2008 du CARB.

Il appert que les niveaux d'émissions des motomarines et des hors-bord, à l'exception d'un modèle de motomarine, sont conformes aux normes 2002 de l'EPA et du CARB, voire en deçà dans certains cas. Qui plus est, tous les modèles satisfont à la norme 2004 du CARB. Cependant, aucun ne rejoint la norme 2008.

Nous sommes d'avis que ces données démolissent complètement tous les mythes voulant que les motomarines soient très polluantes.

Passons au troisième mythe, soit le bruit excessif attribuable aux motomarines. Les motomarines ne sont pas bruyantes par nature. Elles comptent manifestement parmi les bateaux motorisés les plus silencieux sur l'eau, avec un niveau sonore à plein régime de 78 décibels à 75 pieds de la rive. Les graphiques comparent les niveaux sonores des embarcations conduites à plein régime, remorquées et à vitesse normale devant un rivage. Quand les embarcations sont remorquées, les niveaux sonores restent à un peu moins de 70 décibels, même si les moteurs sont coupés.

Dans la plupart des provinces, les restrictions à la conduite des bateaux limitent la vitesse des bateaux motorisés, y compris les motomarines, à 10 km/h à moins de 100 pieds du rivage. Cela réduit encore davantage le niveau sonore. Nous appuyons ces mesures puisque nous reconnaissons que les utilisateurs de motomarines partagent avec d'autres leur espace récréatif.

Il est très difficile de prendre au sérieux l'étude «Drowning in Noise: Noise Costs of Jet Skis in America», réalisée par Komanoff et Shaw, que le sénateur Spivak a citée la semaine dernière. L'étude manque d'objectivité et de rigueur scientifique. Sous les apparences d'une procédure scientifique se cachent des prémisses qui auraient pu difficilement donner des résultats autres que ceux souhaités par les opposants aux motomarines. Les auteurs ne tiennent pas compte des différences entre les États-Unis et le Canada relativement à la manière de naviguer et aux lieux de prédilection des Canadiens. Selon nous, ces prémisses ne s'appliquent pas à la situation au Canada et l'analyse qui en découle n'est donc pas valide. Un spécialiste viendra plus tard réfuter dans le détail les assertions du rapport.

In the interests of time, I will confine myself to a few observations on the study. First, selective data were chosen. They were based on an out-of-date sound measurement using old types of personal watercraft, of which few are sold or in use. A second observation is that study was not undertaken in the field or through objective surveys but through the use of computer models, which are sensitive to the assumptions fed into them. A third observation is that some of the assumptions are flawed.

In a nutshell, it is hard to take such a flawed and misleading study seriously, and I submit that it is not responsible to cite its findings to support a law.

The next myth is that PWCs have an adverse impact on wildlife. We can provide independent, authoritative studies showing that personal watercraft have little or no impact on sea grasses, marine mammals, fish or other aquatic life, and indeed have a lower impact on nesting birds than conventional boats or other human activities. There is not a major problem here that needs fixing by such drastic means as Bill S-26.

I suggest that legislation such as Bill S-26, which is based on dealing with myths and not real problems, and without any evidence that it would achieve any results, is not good public policy. As a result, it runs a danger of undermining the reputation of lawmakers, especially when it is unnecessary and discriminatory legislation.

With respect to construction standards, in a presentation last week, Senator Spivak commented:

Apparently, it is wrong to discriminate against PWCs by allowing local restrictions that distinguish them from other boats, but it is fine to discriminate in favour of PWCs by allowing manufacturers to devise their own safety standards.

The version of TP1332, the Canadian small vessel construction regulations, in force until 1999, was, in fact, written in the late 1970s. Back then, it was state of the art. However, because of a lack of financial resources at the CCG it had never been updated. We are not blaming the CCG; it is simply a statement of truth.

With the coming of international trade in boats and related products, the boating industry began to clamour for updated standards in many countries. Canada, the U.S.A. and Europe are among the leaders in this particular matter, and this led to the concept of developing international standards for watercraft construction. Incidentally, the group of experts who developed ISO 13590 was made up of individuals representing various coast guard agencies, including the Canadian and U.S. coast guards, the SAE, UL, the American Boat and Yacht Council, manufacturers of PWCs, as well as ISO technical experts. To

Comme j'ai très peu de temps, je me limiterai à quelques observations sur l'étude. Tout d'abord, les auteurs ont choisi de façon très sélective des données qui proviennent d'une analyse désuète des niveaux sonores de motomarines de modèles anciens, très peu vendus ou utilisés de nos jours. Par ailleurs, l'étude a été réalisée à partir de modèles informatiques et non sur le terrain ou par enquête objective. Or, les modèles informatiques sont très sensibles aux hypothèses induites. Enfin, certaines des prémisses de base sont erronées.

En bref, il est très difficile de donner du crédit à une telle étude, sans fondement et tendancieuse, et j'affirme qu'il est irresponsable de citer ses conclusions pour défendre l'adoption d'une loi.

Selon le quatrième mythe, les motomarines auraient une incidence négative sur la faune et la flore. Nous pouvons fournir des études indépendantes faisant autorité qui illustrent que les motomarines ont peu ou pas d'incidence sur la zostère marine, les mammifères marins, les poissons et autres formes de vie aquatique. De fait, elles ont une moins grande incidence sur les oiseaux nicheurs que les bateaux traditionnels ou d'autres activités humaines. Aucun problème majeur n'existe qui doit être résolu par des moyens aussi coûteux que le projet de loi S-26.

Pour résumer, je crois que ce n'est pas une bonne politique gouvernementale que d'adopter un document législatif comme le projet de loi S-26, dont le but est de briser des mythes et non de régler des problèmes réels, sans aucune assurance qu'il atteindra les résultats souhaités. Par conséquent, le risque d'entacher la réputation des législateurs est réel, et il l'est davantage si le projet de loi est discriminatoire et inutile.

En ce qui a trait aux normes de construction, le sénateur Spivak, dans son allocution la semaine dernière, affirmait ce qui suit:

De toute apparence, il est interdit de faire de la discrimination à l'égard des motomarines en permettant des restrictions locales qui les dissocient des autres types d'embarcations, mais il est normal d'avantager les motomarines en permettant aux fabricants d'établir eux-mêmes les normes de sécurité.

La version du règlement TP1332, Normes canadiennes de construction des petits bateaux, en vigueur jusqu'à 1999, avait en fait été rédigée à la fin des années 70. À l'époque, le règlement était à la fine pointe mais, pour des raisons financières, la GCC ne l'a jamais modernisé par la suite. Nous ne jetons pas le blâme sur la GCC, mais nous croyons important de rappeler les faits.

Avec l'ouverture des marchés internationaux dans le domaine nautique, soit les bateaux et les produits connexes, les milieux industriels de nombreux pays ont commencé à réclamer la mise à niveau des normes. Le Canada, les États-Unis et l'Europe sont des leaders dans ce domaine, et le concept d'une réglementation internationale a peu à peu vu le jour. Incidemment, le groupe d'experts chargé de l'élaboration de la norme ISO 13590 réunissait des représentants de divers organismes de garde côtière, y compris les gardes côtières canadienne et américaine, la SAE, l'UL, le American Boat and Yacht Council, des

state or imply that the Canadian Coast Guard was manipulated by industry to devise their own safety standards is incorrect.

ISO 13590 was one of the first of these standards to be completed. Canada was the first country in the world to incorporate this standard into its own national standards.

Prior to that, a PWC manufacturer could not build a PWC in compliance with the old TP1332, as that document was written before the first PWC had been constructed. Many other pleasure craft were in the same situation, as product development by the boating industry had outstripped the coast guard's ability to keep the standard current. Industry often works at a faster pace than government, and that is what happened in this case.

Senator Spivak also mentioned the matter of product recalls. Yes, manufacturers of all types of products, from toasters to cars to baby beds and boats, do find that on occasion some percentage of the products have defects that need to be inspected and repaired for consumer safety. Simply because a company recalls all the units of a product, it does not mean that all of those products recalled are defective. The manufacturer is making certain that all products needing repair are found and corrected. To suggest that all PWCs recalled were defective is simply not logical.

In our opinion, Bill S-26 is discriminatory and flawed. First, the sole purpose of this bill is to discriminate against the use of PWC on Canadian waterways; however, the boating restriction regulations of the Canada Shipping Act already address all types of boats. Furthermore, existing regulations require that a reasoned investigation be carried out prior to any proposal to change the boating restriction regulations; the regulations also include the requirement that all parties be consulted. The bill does not even require consultation with the most affected group, the boaters themselves; nor does it require signage, as is the case under the existing boating restriction regulations system.

Included in the package of material handed out this morning are two copies of a brochure entitled "The Local Authorities Guide to the Boating Restriction Regulations." This booklet details the various procedures that a local authority should follow in order to create a boating restriction. I would concede that the process may, at first glance, appear rather daunting. However, once one understands who does what, it becomes clear that this is not an impossible task and will lead to a fair resolution of whatever the true issue may be.

Since this book was prepared, some provinces have opted out of the process, leaving only Quebec, Ontario, Manitoba and Alberta as participants. While disappointing, it seems this change will further permit the expediting of boating restriction

fabricants de motomarines, de même que des experts techniques ISO. Il est tout à fait faux d'insinuer que l'industrie a manipulé la Garde côtière canadienne pour imposer ses propres normes de sécurité.

La norme ISO 13590 a été parmi les premières normes adoptées, et le Canada a été l'un des premiers pays à l'intégrer à son propre régime réglementaire national.

Auparavant, les fabricants de motomarines ne pouvaient se conformer à l'ancienne norme TP1332 puisque le document avait été publié avant même qu'on ne construise la première motomarine. C'était le cas pour beaucoup d'autres types d'embarcations de plaisance: l'industrie avait évolué rapidement et la Garde côtière arrivait mal à maintenir ses règlements à jour. Comme cela se produit souvent, l'industrie est allée plus vite que l'appareil gouvernemental.

Le sénateur Spivak a également évoqué les rappels de motomarines. Oui, les fabricants de produits, que ce soit des grille-pain ou des automobiles, des lits d'enfant ou des bateaux, mettent en marché à l'occasion des produits défectueux et se voient obligés de les inspecter et de les réparer dans l'intérêt du client. Quand une entreprise rappelle toutes les unités en circulation d'un produit, cela ne signifie pas que toutes sont défectueuses. Cela signifie que le fabricant veut dépister tous ceux qui doivent être réparés et faire les réparations au besoin. Il est tout simplement illogique d'affirmer que toutes les motomarines rappelées étaient défectueuses.

Nous affirmons donc que le projet de loi S-26 est discriminatoire et erroné. Premièrement, l'objet unique du projet de loi est d'exercer une discrimination contre l'utilisation des motomarines sur les voies navigables canadiennes. Or, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux, qui découle de la Loi sur la marine marchande du Canada, couvre déjà tous les types de bateau. À cela s'ajoute l'exigence du règlement voulant que toute proposition visant à modifier les restrictions à la conduite des bateaux fasse l'objet d'un examen pondéré, incluant la consultation obligatoire de toutes les parties touchées. Par contre, le projet de loi ne requiert pas la consultation du groupe le plus touché, c'est-à-dire les plaisanciers eux-mêmes; il ne comporte par ailleurs aucune disposition sur la signalisation, au contraire du régime réglementaire en place.

La trousse de matériel distribuée ce matin comporte deux exemplaires d'une brochure intitulée «Guide des administrations locales — Restrictions à la conduite des bateaux». Elle décrit en détail les diverses procédures que doivent suivre les instances locales désireuses d'établir des restrictions à la conduite des bateaux. À première vue, j'avoue que le processus peut sembler laborieux. Cependant, quand on a compris qui est responsable de quoi, la tâche devient beaucoup moins gigantesque et il devient possible de régler en toute équité les problèmes en jeu.

Depuis la publication de la brochure, certaines provinces se sont retirées du processus, de sorte que les seuls participants sont dorénavant le Québec, l'Ontario, le Manitoba et l'Alberta. Malgré le changement, il semble qu'il en découlera une réponse plus

regulations requests as the Canadian Coast Guard Office of Boating Safety is fulfilling a role previously held by the provincial governments.

For the present, industry is prepared to work with the CCG Office of Boating Safety to offer suggestions as to how the process and the booklet can be made less confusing than it may appear at present.

With regard to fines, Bill S-26 recommends fines that are 20 times larger than those for violating the boating restriction regulations. In the Contraventions Act, which was proclaimed on June 20, 1996, the highest fines are levied for serious safety violations, such as failing to have the correct number of personal flotation devices or lifejackets aboard, failing to have a fire extinguisher aboard or failing to shut off electrical equipment while refuelling. If ticketed, a boater would pay a fine of \$200 plus court costs. This is miniscule compared to the \$2,000 fine proposed in Bill S-26.

What possible justification could there be to single out one type of boater in this fashion? This is utterly unconscionable and very discriminatory.

Bill S-26 also removes ministerial discretion. It allows cottage associations and other non-elected groups to demand and impose a ban or restrictions on PWC operation. Federal control of our navigable waterways would be ceded to these so-called local authorities. This has enormous implications regarding the role of the federal government.

In a recent judgment in the B.C. Court of Appeal, the Hon. Mr. Justice Esson, in finding for the appellant, Mr. Dean Kupchanko, confirmed that the navigation rights are the sole jurisdiction of the federal government. The Hon. Mr. Justice Esson wrote:

I think there can be no doubt that the legislative control of navigable waters, such as are in question in this case, belongs exclusively to the Dominion Parliament. Everything connected with navigation and shipping seems to have been carefully confined to the Dominion Parliament by the BNA.

With respect to enforcement, a reason for not being in favour of Bill S-26 is that in too many cases existing laws and regulations are not being properly enforced, or in some cases not enforced at all. Introducing a new law, especially one that is unnecessary, would eventually backfire on its proponents because of the lack of enforcement. It would be better to spend resources on enforcing the current and adequate laws that we have at the time.

While on the subject of enforcement, what is happening with regard to fatal accidents? Since there are no reliable national statistics, I should like to use data available from the OPP. In the five years from 1997 to 2001, there have been 232 boating fatalities in Ontario. Of these, there were 63 incidents where

rapide aux demandes répétées d'un règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux puisque le Bureau de la sécurité nautique de la Garde côtière canadienne assumera dorénavant le rôle jadis dévolu aux gouvernements provinciaux.

Actuellement, l'industrie est prête à collaborer avec le Bureau de la sécurité nautique de la GCC afin de rendre la brochure et le processus plus clairs qu'ils n'apparaissent dans leur version actuelle.

Par ailleurs, le projet de loi S-26 recommande des amendes 20 fois supérieures à celles qui sont imposées en cas d'infraction au Règlement sur les restrictions à la conduite de bateaux. Suivant la Loi sur les contraventions, entrée en vigueur le 20 juin 1996, les amendes les plus sévères visent les entraves graves aux normes de sécurité, telles qu'un nombre insuffisant de vêtements de flottaison individuels ou de gilets de sauvetage à bord; l'absence d'un extincteur ou le fait de laisser les dispositifs électriques en marche pendant un ravitaillement. Tout plaisancier mis à l'amende doit payer 200 \$ plus les frais de tribunaux. C'est négligeable comparé à l'amende de 2 000 \$ proposée dans le projet de loi S-26.

Comment justifier qu'un type d'embarcation soit ainsi pris à partie? La proposition est hautement déraisonnable et discriminatoire.

Le projet de loi S-26 abolit en outre le pouvoir discrétionnaire du ministre. Il permet aux associations de propriétaires de chalets et à d'autres groupes non élus d'exiger et d'imposer une interdiction ou des restrictions visant les motomarines. On céderait le contrôle fédéral des voies navigables à ces soi-disant autorités locales. L'incidence sur le rôle du gouvernement fédéral est énorme.

Dans une décision rendue récemment par la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, le juge Esson, dans son verdict en faveur de l'appellant, M. Dean Kupchanko, confirme que les droits en matière de navigation relèvent exclusivement du gouvernement fédéral. Voici comment le juge Esson s'exprime:

Il ne fait aucun doute dans mon esprit que le contrôle législatif des voies navigables, mis en cause dans cette affaire, appartient exclusivement au Parlement du Canada. Tout ce qui touche de près ou de loin à la navigation et au transport sur l'eau semble avoir été dûment remis entre les mains du Parlement canadien par l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Pour ce qui est de l'exécution, l'un des motifs de notre opposition au projet de loi S-26 a trait à l'application inadéquate, voire inexistante, de beaucoup de lois et règlements. L'adoption d'une nouvelle loi, surtout si elle est inutile, risque d'aller à l'encontre du but de ses promoteurs si elle n'est pas appliquée. Il vaudrait mieux consacrer les ressources à l'application des lois actuelles qui sont adéquates.

À ce sujet, que fait-on quand surviennent des accidents mortels? Étant donné l'absence de statistiques fiables à l'échelon national, je m'en remettrai à des données de la Police provinciale de l'Ontario. Entre 1997 et 2001, soit une période de 5 ans, 232 décès ont été attribués à des accidents de bateaux en Ontario.

alcohol consumption was related, 49 canoe/kayak-related fatalities, 107 powerboat fatalities and nine PWC fatalities. We believe this is a snapshot that reinforces our perspective that efforts need to be undertaken to dedicate more resources to enforcement and public education campaigns. There is no reason to expect that Bill S-26 would improve these statistics.

In conclusion, the CMMA respectfully urges this committee to reject this ill-conceived bill on the grounds that it is unnecessary, based on shaky premises, most of which it does not deal with, and risks doing a disservice to public policy and policymakers. Many others, groups and individuals, including 10,000 boaters who have signed petitions, oppose Bill S-26, all for different reasons. However, we all agree on one thing: This is a poor piece of legislation.

The Acting Chairman: Thank you for your presentation, Mr. Currie. You said that this piece of legislation, Bill S-26, is unnecessary. In your brief, you indicated that you feel that there is a fair process, under the Canada Shipping Act, for developing boating restrictions. Last week, we heard from Senator Spivak, who acknowledged that there is a process but that it is very long and complex. I believe there are 20 steps in that process. It can be cancelled at most of those steps.

I should like to hear your views on the present process. You say you feel there is a fair process there. Please elaborate on this. Are you happy with it? Do you think that it could be improved? How could it be improved?

Mr. Currie: We believe it is fair because the underlying premise is that it allows for consultation with all the parties involved. In any boating restriction, you have those on both sides of the issue. You will end up with a party in the middle, let's say a local government. Those elected officials may or may not be boaters.

You end up with two groups of people with opposing philosophies. The most important part is to hear what everyone has to say and for the local politicians to make a judgment based on the best interest of all the parties. We believe the existing process does that.

From the diagram in the booklet, it can appear to be a monumental task. However, on a thorough reading of it, one will find that the local community does not have to carry out all 20 steps. The local community has to get the parties together and determine the problem. The local community then needs to determine whether the parties can agree on a compromise.

That compromise may or may not be the end of the boating restriction. It may be a gentleman's agreement to amend behaviour and to accept, on the other side, that over time the world does change. With a gentleman's agreement, things go ahead; it becomes an end-of-story type of issue. There is no need for anything more.

Parmi eux, 63 ont été associés à la consommation d'alcool, 49 mettaient en cause des canoës et des kayaks, 107 des embarcations à moteur et 9 des motomarines. Ce portrait rapide appuie notre point de vue: il faut consacrer plus de ressources à l'application et aux campagnes de sensibilisation du public. Rien ne laisse croire que le projet de loi S-26 améliorera ces statistiques.

En conclusion, l'ACMPN enjoint respectueusement votre comité à rejeter ce projet de loi boiteux qui, à notre avis, est inutile, fondé sur des prémisses plus que fallacieuses — dont il ne traite pas pour la plupart — et potentiellement nuisible pour les politiques gouvernementales et leurs responsables. Beaucoup d'autres parties, sur une base collective ou individuelle, dont 10 000 plaisanciers qui ont signé des pétitions, s'opposent au projet de loi S-26, pour des raisons différentes. Mais tous s'entendent sur un point: ce document législatif est de qualité très douteuse.

La présidente suppléante: Merci de ce témoignage, monsieur Currie. Vous affirmez que ce document législatif, le projet de loi S-26, était inutile. Dans votre mémoire, vous indiquez qu'à votre avis, la Loi sur la marine marchande du Canada prévoit déjà un processus équitable d'élaboration de restrictions sur la conduite des bateaux. La semaine dernière, nous avons entendu le sénateur Spivak nous expliquer qu'il existait certes un processus, mais qu'il était fastidieux et complexe. Il comporte 20 étapes, si je me souviens bien. De plus, il peut être interrompu à n'importe quelle étape.

J'aimerais que vous nous donniez votre point de vue sur ce processus. À votre avis, il est équitable. Pourriez-vous développer? Êtes-vous satisfait de ce processus? Pourrait-on l'améliorer? Si oui, comment?

M. Currie: À notre avis, le processus est équitable parce qu'il repose sur un a priori de consultation de toutes les parties touchées. Toutes les restrictions sur la conduite des bateaux opposent deux parties. Au bout du compte, il se trouvera toujours une partie au centre, comme un gouvernement local. Certains élus sont aussi des plaisanciers, mais pas tous.

Le débat se passe toujours entre deux groupes qui ont des philosophies opposées. Le plus important est d'entendre le point de vue de chacun, après quoi les politiciens locaux pourront trancher dans l'intérêt de toutes les parties. Selon nous, c'est ce que permet le processus en place.

Le diagramme illustré dans la brochure peut donner l'impression que la tâche est titanesque. Mais si on y regarde de plus près, il ressort que la collectivité locale n'a pas à franchir les 20 étapes. Il suffit de réunir toutes les parties, de bien cerner le problème, puis les intéressés décident ensemble si un compromis est possible.

Le compromis peut ou non abolir une restriction à la conduite des bateaux. L'une des parties peut s'engager sur l'honneur à des changements de comportement, tandis que l'autre partie en vient à accepter l'évolution normale des choses. Un tel engagement d'honneur peut faire progresser le dossier et aboutir à une entente du type «fin de l'histoire». Il n'y a alors plus rien à ajouter.

On the other hand, if it is necessary to go forward, at least the parties have had an opportunity to present their argument. From there, it is a only matter of process.

I am not trying to diminish the fact that there are many phases outlined in the booklet. However, it starts off with good local consultation. If there is good local information-gathering and discussion amongst the parties, it becomes more of a formality once it is out of the hands of the local community. In some cases, the proposal will go to the Office of Boating Safety and then to Ottawa. In other cases, it will flow from the local municipality up to the provincial government.

We are seeing fewer provincial governments participating. I am not sure whether that is based on lack of funding or on not wanting to be bothered. Some provincial governments are getting out of it. I do not know whether it is a trend. Six out of 10 provinces are not now involved in the process.

There are probably way to strike a working groups; keep the same concept, polish off some of the rough edges, and speed up the process.

If the consultation takes place during the boating season, from the beginning of May to the end of August, it is not unrealistic to have a boating restriction if it is necessary, gazetted and in place for the following boating season. As a boater and as a cottager, I would expect that to happen. In the vast majority of cases, I am sure that that is what happens.

The Acting Chairman: In other words, you do not feel that the 20 steps in this diagram are too long and complicated; correct?.

Mr. Currie: You could find a way to take a few out, but, no, I do not think they are too long or complicated. I think it is a fair process.

There are hundreds of BRR applications that have gone through. We can look back at that little bit of history, if nothing else. If hundreds of communities have found it workable, let's put in place total quality management and improve the system to make it better. Introducing something different does not make sense to me.

The Acting Chairman: On page 5 of your brief, you say that excessive noise occurs when inconsiderate operators use personal watercraft, that crafts themselves are not inherently noisy. What do you mean by an "inconsiderate operator?"

Mr. Currie: It would be someone who is perhaps riding aggressively by jumping over the wake of another boat, which the industry does not feel is appropriate behaviour. It might be a group of PWC operators having fun, but riding in a group and in

En revanche, s'il est nécessaire de poursuivre la discussion, les parties auront au moins eu la possibilité de livrer leurs arguments, puis le processus suivra son cours, simplement.

Loin de moi l'idée de diminuer la lourdeur des nombreuses étapes de la brochure. Je veux simplement souligner que tout dépend des efforts mis dans la consultation locale. Si on se préoccupe de réunir toute l'information possible pour que toutes les parties puissent en discuter, la collectivité locale a fini son travail et c'est ensuite une question de formalités quand elle remet le dossier à une instance supérieure. Dans certains cas, elle peut soumettre une proposition au Bureau de la sécurité nautique avant qu'elle n'aboutisse à Ottawa. D'autres fois, la proposition peut passer directement de la municipalité au gouvernement provincial.

De moins en moins de gouvernements provinciaux se mouillent dorénavant. Je ne sais pas s'il faut accuser le manque de fonds ou simplement un désintéressement pur et simple. Certains gouvernements provinciaux se sont retirés. Je ne sais pas s'il faut parler de tendance: six provinces sur dix ne participent plus au processus.

Il existe probablement des moyens de réunir un groupe de travail, qui se pencherait sur les moyens à mettre en place pour préserver le concept et polir les angles afin d'accélérer le processus.

Si les consultations se déroulent durant la saison de navigation, du début de mai à la fin d'août, il est tout à fait réaliste que les parties parviennent à rédiger une restriction à la conduite des bateaux, si nécessaire, qu'elle soit publiée dans la Gazette et mise en vigueur pour la saison suivante. Moi-même plaisancier et propriétaire de chalet, c'est ce que je souhaite. Et je suis certain que c'est ce qui se passe le plus souvent.

La présidente suppléante: Autrement dit, le processus en 20 étapes présenté dans le diagramme n'est ni trop long ni trop complexe. Ai-je bien compris?

M. Currie: Il ne serait pas impossible de supprimer quelques étapes mais, quoi qu'il en soit, je ne trouve pas que le processus soit trop long ni trop complexe. À mon sens, il est équitable.

Des centaines de règlements sur les restrictions à la conduite des bateaux sont déjà en place. On pourrait au moins s'appuyer sur ces modestes percées historiques. Si des centaines de collectivités ont pu y arriver, pourquoi ne pas donner une chance à un programme de gestion de la qualité globale et tenter d'améliorer le système? Je ne vois vraiment pas l'intérêt d'ajouter quelque chose de nouveau.

La présidente suppléante: À la page 5 de votre mémoire, vous affirmez que le niveau sonore excessif est le fait de conducteurs irréfléchis de motomarines, que ces appareils ne sont pas bruyants par nature. Qu'entendez-vous par «conducteur irréfléchi»?

M. Currie: Quelqu'un qui conduit avec agressivité, qui s'amuse à percuter les vagues laissées par une autre embarcation. C'est le genre de comportement que l'industrie décourage absolument. Ce pourrait aussi être un groupe de conducteurs de motomarines qui

a confined area for too long. They may or may not be too close to shore. They may be riding in an area as a group causing annoyance.

If operating in rough water or crossing a wake, the boat lifts out of the water and the engine increases in RPMs slightly. The sound moves into a more annoying level. I have an outboard motor, and I can trim the outboard motor on the back of my boat and make more noise than I could ever do with a personal watercraft. It is all a question of the operator skill and operator respect for the other people around.

Senator Spivak: In 1996, it was estimated that there were 53,660 personal watercrafts. The projections for increase were 20 or 30 per cent each year. In a letter to Mr. Charles Komanoff, you say that at present the number of PWCs in operation in Canada is between 80,000 and 100,000 units.

Are you able to provide any documentation as to the number, as well as to the number of PWCs that were sold each year?

There is a great deal of controversy about when the fleet will be turned over. In fact, the EPA thinks that, because of the turnover rate, the new emissions policy will not come into force at 75 per cent until 2030 or 2050. How do you reconcile these numbers?

Mr. Currie: In preparation for today's presentation, we audited the sales figures of the manufacturers that supplied us with data. The number that I read to you is the number sold since 1991.

Senator Spivak: This letter in which you state that there are between 80,000 and 100,000 would be inaccurate.

Mr. Currie: That would be inaccurate, based on our preparation for today.

Senator Spivak: I want to address your statement that this is a discriminatory bill. There are many instances in which things are discriminatory. For example, if the boating regulations stop water-skiing, that would be discriminatory to water skiers. In the MOU between the Minister of the Environment and the MMAC, under definitions, 2.2 reads:

Outboard engine (OB) is a marine spark ignition engine that, when properly mounted on a marine vessel in the position to operate, houses the engine and drive unit external to the hull of the marine vessel.

It goes on to say, in 2.3:

Personal watercraft engine (PWC) is a marine SI engine that does not meet the definition of outboard engine, inboard engine or sterndrive engine.

In that MOU, there is a special note to personal watercraft that suggests that they are a different craft — at least that is understood in that memorandum. I should like you to address that.

s'amuse ensemble, mais trop longtemps dans une zone exiguë, peu importe qu'ils soient près ou non du rivage. Un tel groupe peut devenir une nuisance dans la région.

S'il est conduit en eaux tumultueuses ou s'il percute les vagues, un bateau est soulevé hors de l'eau et le moteur tourne légèrement plus vite. Par conséquent, le niveau sonore devient plus agaçant. Je possède un moteur hors-bord et je peux vous assurer que si je l'installe à l'arrière de mon bateau, je peux faire plus de bruit qu'avec n'importe quelle motomarine. Tout dépend de la compétence du conducteur et de son respect des autres.

Le sénateur Spivak: En 1996, on estimait à 53 660 le nombre de motomarines en circulation, et on projetait une augmentation de l'ordre de 20 à 30 p. 100 par année. Dans une lettre adressée à Charles Komanoff, vous indiquez que le nombre de motomarines en service actuellement au Canada se situe entre 80 000 et 100 000.

Pourriez-vous nous procurer de la documentation faisant état du nombre de motomarines en service ainsi que des ventes annuelles?

Personne ne semble s'entendre sur le taux de rotation à l'intérieur de la flotte. De fait, l'EPA estime que, vu le taux de rotation, la nouvelle politique relative aux émissions ne sera pas appliquée à 75 p. 100 avant 2030 ou 2050. Comment arrivez-vous à concilier ces chiffres?

M. Currie: Dans nos préparatifs en vue de ce témoignage, nous avons vérifié les chiffres de vente des fabricants qui nous ont fourni des données. Le nombre que je vous ai donné correspond aux ventes depuis 1991.

Le sénateur Spivak: Les chiffres sont donc erronés dans la lettre où vous donnez une estimation de 80 000 à 100 000 unités?

M. Currie: Ils sont en effet erronés à la lumière des données recueillies en vue de notre témoignage d'aujourd'hui.

Le sénateur Spivak: J'aimerais revenir sur votre affirmation concernant le caractère discriminatoire du projet de loi. La discrimination est partout. Par exemple, si un règlement sur la navigation interdisait le ski nautique, les skieurs s'en trouveraient lésés. Le protocole d'entente intervenu entre le ministère de l'Environnement et l'ACMPN donne la définition ci-dessous:

Un moteur hors-bord signifie tout moteur à explosion de type marin qui, lorsque bien fixé en position d'utilisation, se trouve, avec son dispositif de propulsion, à l'extérieur de la coque du bateau.

Puis, à 2.3, il est stipulé que:

Un moteur de motomarine est un moteur à explosion ne correspondant pas à la définition d'un moteur hors-bord, d'un moteur en bord ou d'un moteur semi-hors-bord.

Dans ce protocole d'entente, une note spéciale sur les motomarines suggère qu'elles appartiennent à une catégorie à part, du moins selon les définitions du protocole. Pouvez-vous nous donner votre point de vue à cet égard?

In 1994, the provinces of British Columbia, Ontario and Quebec approved variations of the local communities. The Canadian Coast Guard supported this. The Department of Transport was the sponsoring department. You have the local communities, the provincial authorities — Ontario, B.C. and Quebec — you have the Department of Transport and the CCG saying in the amendment, which was gazetted, that this is the only existing mechanism to control boating activities in this matter.

Despite that, the Canadian Marine Manufacturers Association came not only to cabinet but to the meeting where this was taking place, and said: “No, we do not think that is appropriate. We think it should be this.” That became the policy of the government.

Now you have a 20-step process where, right in the boating regulations at any step, anyone can say “no.” I do not know why you say there is no consultation.

Let us say Bill S-26 is not fair. Everyone goes through these steps; they say whatever they have to say. They get to the point where it is gazetted. Would the manufacturers, in terms of personal watercraft, cease and desist from appearing and saying, “No, we should not have this,” despite what the local community says? Are you pledging at this point that you, as a lobbyist or a director of the manufacturers, would not say, “This should not be”? That is part of the impetus for the bill.

Mr. Currie: If you are asking whether we would, carte blanche, promise not to make representations in a boating restriction application process on a national basis, the answer is no. However, in the interests of common sense, there have been circumstances, there was one instance last summer, where there was a proposed boating restriction in an area that singled out one type of use. One could have made a case for wondering whether that was reasonable and for deciding to make a representation. That is where the BRR process works. There is an opportunity to find out that the conversation is going on and for some sober second thought to take place.

In the particular situation to which I am referring, we decided that the restriction being proposed was legitimate, reasonable and made sense, that we will leave that one alone. That is, again, part and parcel of this process.

The honourable senator mentioned earlier that boaters live where they go boating. I do not. I have a summer cottage in an area north of Toronto where the permanent population is probably 200 or 300 people. In boating or cottage season, however, there are probably 50,000 or more people within a 5-kilometre radius of the local municipality. Virtually every one of the properties on the water has a boat.

En 1994, les provinces de la Colombie-Britannique, de l'Ontario et du Québec ont approuvé des modifications proposées par des collectivités locales, avec l'aval de la Garde côtière canadienne. La responsabilité ministérielle incombait à Transports Canada. Dans le modificatif publié dans la Gazette, les collectivités locales, les autorités provinciales — l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Québec —, le ministère des Transports et la GCC déclarent de concert qu'il s'agit du seul mécanisme de contrôle des activités de navigation à cet égard.

En dépit de cela, l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques s'est présentée non seulement au Cabinet, mais aussi à une réunion des parties sur la question pour dire aux participants: «Nous pensons que ce n'est pas adéquat. Vous devriez faire ceci et cela.» Et le gouvernement a adopté cette politique.

Maintenant, nous devons composer avec un processus en 20 étapes selon lequel, à tout moment de l'élaboration d'un règlement sur la conduite des bateaux, quelqu'un peut s'amener et dire: «Je ne suis pas d'accord.» Je ne comprends pas pourquoi vous parlez d'absence de consultation.

Supposons que le projet de loi S-26 soit inéquitable. Tous les intéressés suivent les étapes et disent ce qu'ils ont à dire. Arrive le moment de la publication dans la Gazette. Les fabricants de motomarines cesseront-ils de s'interposer pour dire: «Non, ce n'est pas ce que nous voulons», en dépit de ce que la collectivité locale souhaite? Vous engagez-vous, en votre qualité de défenseur ou de président des fabricants, à ne plus vous opposer au processus? C'est en partie ce qui a motivé l'adoption d'un tel projet de loi.

M. Currie: Si vous nous demandez de nous engager, peu importe les circonstances, à ne jamais présenter notre point de vue dans un processus d'application d'une restriction à la conduite des bateaux à l'échelon national, la réponse est non. Mais c'est une simple question de bon sens. Dans certains cas, des propositions de restrictions dans une zone donnée visent un type d'utilisation bien précis. C'est arrivé l'été dernier. Dans ce cas précis, il y avait tout lieu de mettre en doute le fondement de cette restriction et de monter aux barricades. Mais c'est un aspect positif du processus de réglementation des restrictions à la conduite des bateaux. Il permet de vérifier que des discussions ont lieu et de considérer l'ensemble de la situation plus sobrement.

Dans le cas auquel je fais référence, nous avons jugé que la restriction proposée était légitime, raisonnable et sensée, et nous nous sommes retirés du dossier. Encore une fois, cela fait partie intégrante du processus.

Le sénateur a mentionné plus tôt que les plaisanciers vivaient là où ils pratiquent leur loisir. Ce n'est pas mon cas. J'ai un chalet d'été au nord de Toronto, dans une région où au plus 200 ou 300 personnes vivent à l'année. Durant la saison de navigation ou d'ouverture des chalets, 50 000 personnes ou plus se retrouvent ensemble, dans un périmètre de 5 kilomètres autour de la municipalité locale. Presque tous les propriétaires des résidences riveraines possèdent un bateau.

If the consultations do not take place during the summer, then there is no way that the seasonal resident of that area would ever even know the thing is in the works, let alone have the opportunity to provide any information. In fact, in a great number of cases in the past, consultations were held out of season. I am not going to suggest why. However, there have been a number of instances where consultations have not taken place at a time when the majority of the people who use the water would have been there to make comments either pro or con. In the interest of fairness, the process we have now works, particularly when you consider the timing.

With respect to your comments about retirement and exhaust emissions, I am not going to suggest that the EPA model is flawed. I do not think that you can bring EPA assumptions on market growth of these products into this country. Unfortunately, for a variety of reasons, while the manufacturers would love to sell 20 per cent more every year, the reality for this segment of the boating market is that that has not been the case. Sales did peak, but they have since dropped dramatically. The number of craft in use is somewhere in the vicinity of 50,000 units. It is fair to say that the retirement rate at this point actually outstrips the new sales rate. New technology is in the marketplace as we speak.

Personal watercrafts are covered under the MOU. The PWC manufacturers have signed a document that says that they will only market in Canada product that is EPA-compliant. Whether you want to get hung up on the definition of the engine does not make much difference. They guarantee that that is what they will do, and they are doing that.

Senator Spivak: I understand that. I read the memorandum, and it is admirable that the manufacturers are doing that. My point is that you are suggesting it is discriminatory to single out personal watercraft as a special kind of craft, and I merely note that personal watercraft, in the MOU, are indeed separated out from other boats.

I want to return to the 1994 example and suggest to you that the public interest cannot be served if three provinces, the Canadian Coast Guard, the federal government and the local communities, who know best what is happening, all wanted a particular kind of restriction — it was not a ban, it related to speed and so forth — and the manufacturers completely went against it. That is the danger in this process.

The Canadian Marine Manufacturers Association represents the interests of companies that manufacture and distribute recreational boating products in Canada. Does that include Kawasaki, Yamaha, Bombardier, Polaris and American Honda?

Si les consultations n'ont pas lieu durant l'été, les saisonniers n'ont aucune chance de savoir qu'un processus est en cours, encore moins de donner leur version des faits. Pourtant, trop souvent par le passé, les consultations ont eu lieu hors de la saison estivale. Je n'essaierai pas de vous expliquer pourquoi. Je me contenterai de dire que beaucoup de consultations se sont déroulées alors que la majorité des utilisateurs des plans d'eau ne pouvaient pas exprimer leurs commentaires, qu'ils soient pour ou contre. Si on parle d'équité, le processus en place est tout à fait efficace, surtout pour ce qui est de la période d'exécution.

Pour revenir à vos commentaires au sujet de la mise hors service et des émissions de gaz polluants, je n'oserais pas dire que le modèle de l'EPA est erroné. Cependant, les hypothèses de l'EPA relatives à la croissance du marché de ces produits ne peuvent pas être importées chez nous. Malheureusement, pour diverses raisons, et bien que les fabricants rêvent d'augmenter leurs ventes de 20 p. 100 chaque année, ce n'est pas du tout ce qui se passe dans ce segment du marché de la navigation de plaisance. Oui, les ventes ont connu des sommets, mais elles ont depuis chuté considérablement. Le nombre d'embarcations en service actuellement avoisine les 50 000 unités. Je ne me trompe certainement pas en affirmant que, au moment où je vous parle, le taux de mise hors service est probablement supérieur aux ventes de motomarines neuves. Comme nous en avons parlé, le marché a déjà fait place aux nouvelles technologies.

Le protocole d'entente englobe les motomarines. Les fabricants ont signé un document dans lequel ils s'engagent à vendre exclusivement des produits conformes aux normes de l'EPA au Canada. Il ne servirait à rien de discuter sur la définition du moteur. Les fabricants ont dit que c'est ce qu'ils feraient, et c'est ce qu'ils font.

Le sénateur Spivak: Je comprends bien. J'ai lu le protocole d'entente, et je félicite les fabricants d'avoir consenti à ses conditions. Je m'intéresse surtout à votre allégation voulant qu'il soit discriminatoire de mettre les motomarines dans une catégorie à part, et je veux tout simplement souligner que le protocole les dissocie des autres types de bateaux.

J'aimerais revenir sur l'exemple de 1994. Selon moi, il est impossible de servir l'intérêt public quand les fabricants s'opposent complètement à l'adoption de restrictions — pas des interdictions, mais plutôt des limites de vitesse et autres — alors que trois provinces, la Garde côtière canadienne, le gouvernement fédéral et les collectivités locales, qui sont les mieux placées pour voir ce qui se passe, avaient tous donné leur aval. C'est là où le processus devient risqué.

L'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques défend l'intérêt des entreprises qui fabriquent et distribuent des produits nautiques au Canada. Est-ce que cela comprend Kawasaki, Yamaha, Bombardier, Polaris et American Honda?

Mr. Currie: Not American Honda. Honda, Yamaha and Kawasaki are Japanese companies. The Canadian divisions operate autonomously from the American company. For example, management at Honda Canada is responsible to Japan, as are Kawasaki and Yamaha.

Senator Spivak: The reason I ask is that they have come together to form the Personal Watercraft Industry Association in the United States. They encourage all states, through its model legislation, to have reasonable regulations that restrict hours of use, limit weight jumping and reduce speed severely near other boats, anchored boats, piers or swimmers. Many states adopted these restrictions, and I am wondering why the Canadian Marine Manufacturers Association opposes such restrictions and talks about discrimination. They are the companies you represent.

Mr. Currie: With all due respect, the PWIA are good colleagues of ours. However, the difference between Canada and the United States is that we have a different perspective on boating safety.

Senator Spivak: Do you oppose those restrictions they want in the United States?

Mr. Currie: No, we are not opposing them. As Americans, if they feel they would like to have those restrictions placed on their marketplace, we are happy for them. If it works for them, that is great.

Senator Spivak: I mean for Canada.

Mr. Currie: We feel there is a Canadian approach to this that is different. That is the difference.

Senator Jaffer: On page 3, you say the case against Bill S-26 is, first, unnecessary, and second, based on incorrect premises. Are unfair and discriminatory the third and fourth points?

Mr. Currie: Yes.

Senator Jaffer: You are saying that the legislation that is already in place is sufficient but that we are lacking the resources to enforce it.

Mr. Currie: You are absolutely right. For example, I have a cottage on Moon River in Muskoka. We are not on one of the three major lakes. If you are familiar with the area, you will know that boating in that region is popular.

For most of Ontario, the OPP — there are a few exceptions — are the sole provider of marine policing. There are probably 2,000 cottages on our river, and probably an equal number of boats. We get one visit per summer by an OPP boat, and I dare say that is not a full day on the water. They arrive with their boat on a trailer, launch the boat, spend whatever time they have, and then move on to someplace else.

M. Currie: Pas American Honda. Honda, Yamaha et Kawasaki sont des entreprises japonaises. Les divisions canadiennes sont indépendantes des entreprises américaines. Par exemple, la direction de Honda Canada rend compte directement à ses supérieurs au Japon; c'est la même chose chez Kawasaki et Yamaha.

Le sénateur Spivak: Je pose cette question parce que ces fabricants ont formé la Personal Watercraft Industry Association aux États-Unis. Cette association invite tous les États, par l'entremise d'un modèle législatif, à se doter de règlements raisonnables qui restreignent les heures d'utilisation et les sauts, et imposent des limites de vitesse très basses à proximité d'autres embarcations, des bateaux ancrés, des quais et des aires de baignade. Nombre d'États ont adopté de telles restrictions. Je me demande pourquoi l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques s'oppose à de telles restrictions et crie à la discrimination. Ce sont les entreprises que vous représentez.

M. Currie: La PWIA regroupe de bons collègues à nous. Cependant, le Canada et les États-Unis n'ont pas la même vision de la sécurité nautique.

Le sénateur Spivak: Êtes-vous contre les restrictions demandées aux États-Unis?

M. Currie: Non, nous ne sommes pas contre. Si les Américains acceptent que de telles restrictions régissent leur marché, tant mieux pour eux. Tant mieux si elles fonctionnent chez eux.

Le sénateur Spivak: Je parle du Canada.

M. Currie: À notre avis, l'approche canadienne n'est pas la même. C'est ce qui nous différencie d'eux.

Le sénateur Jaffer: À la page 3, vous déclarez que le projet de loi S-26 est, tout d'abord, inutile et, par ailleurs, qu'il est fondé sur des prémisses erronées. Ses caractères inéquitable et discriminatoire représentent-ils les troisièmes et quatrièmes arguments?

M. Currie: Oui.

Le sénateur Jaffer: Vous affirmez que la législation en vigueur suffit, mais qu'il manque de ressources pour la faire appliquer?

M. Currie: C'est exactement ce que je dis. J'ai moi-même un chalet au bord de la rivière Moon, dans la région de Muskoka. Nous ne sommes pas situés sur l'un des trois principaux lacs. Si vous connaissez cette région, je ne vous apprendrai pas que la navigation de plaisance y est très en vogue.

Presque partout en Ontario, la police provinciale, hormis quelques exceptions, fournit à elle seule les services de police de la navigation. Il se trouve environ 2 000 chalets près de notre rivière, et probablement autant de bateaux. Chaque été, la police provinciale nous rend une visite, et je me permets d'affirmer que les agents ne passent pas la journée entière sur l'eau. Ils arrivent avec leur bateau sur une remorque, mettent le bateau à l'eau, restent selon le temps dont ils disposent, puis ils s'en vont ailleurs.

I am not suggesting to you that there needs to be a boat there on a permanent basis; however, to better enforce the laws, boaters need to know that there is a reasonable likelihood that at some point during their period on the water during the boating season there will be the presence of a police organization. Frankly, the police may be there to do a cursory small vessel inspection, to make sure that a lifejackets and fire extinguisher are present and that all the rest of the gear that is supposed to be there is there. That is what boaters need.

There are very few marine police officers, and many of them do double duty as traffic officers. In Muskoka, the only place in Ontario where there is an exception, some of the guys are full-time designated in the summer as marine. Throughout the rest of the province, if police officers were scheduled to do marine policing but a serious traffic accident occurred in the area, the police would be required to forgo the marine work and respond to the accident. Marine policing in general always takes a back seat.

There is an RCMP presence in the National Capital Region. The Toronto metro police have a marine unit. In Vancouver and Halifax, there is the Ports Canada Police. However, by and large, it is either the RCMP or some form of provincial police organization that is doing marine policing, on a fill-in, time-available, manpower-available, resource-available basis.

The boating community spends \$200 million a year on fuel taxes. Not one dime of that money goes toward boating safety, never mind the GST and provincial taxes that are paid on boat sales. Not one dime goes towards boating safety.

The CCG Office of Boating Safety is risk-funded. They do not have a full-time budget. However, 6 million people in this country boat.

We need to put more police officers on the water, and we need to provide safety-based organizations like the Canadian Coast Guard with the financial resources to hire the bodies and put the programs in place to get the education message out.

The Canadian Coast Guard is so poor that they do not even have a budget this year for promoting the pleasure craft operators certification program. That is how bad it is.

Another law is just another document. If there is not someone out there doing the work, it does not mean anything.

Senator Jaffer: Is it your impression that there is less policing now than there was before? Has it decreased?

Mr. Currie: My gut feeling is, absolutely, it has decreased. In our preparation for these discussions, we tried to obtain some data on marine policing. However, we could not pull together any solid information that would confirm or deny our gut feeling. You could probably get data on that from the OPP or RCMP.

Je ne crois pas qu'un bateau de police devrait patrouiller le secteur en permanence. Cependant, si on veut que les plaisanciers respectent les lois, il faut leur faire sentir qu'ils sont très susceptibles de recevoir la visite d'une organisation policière à un certain moment quand ils sont sur l'eau. La police pourrait effectuer une inspection superficielle des petites embarcations, pour vérifier la présence de gilets de sauvetage et d'extincteurs à bord, de même que de tout l'équipement obligatoire. Ce serait suffisant pour les plaisanciers.

Très peu d'agents de police sont affectés à la navigation, et beaucoup d'entre eux s'occupent aussi de la circulation. Dans Muskoka, le seul endroit en Ontario qui fait exception, certains agents sont affectés à temps plein à la navigation durant l'été. Dans le reste de la province, si des agents de police devaient être affectés à la navigation mais qu'un grave accident de la circulation se produit dans la région, ces agents doivent délaissier le service nautique pour aller sur les lieux de l'accident. En règle générale, la police de la navigation est reléguée aux derniers rangs.

La GRC patrouille le Secteur de la capitale nationale. La police de la région métropolitaine de Toronto possède son unité marine. À Vancouver et à Halifax, la Police de Ports Canada est à l'oeuvre. Mais dans la grande majorité des endroits, les services de police de la navigation sont assurés par la GRC ou par une organisation policière provinciale, sur une base provisoire, selon le temps, la main-d'oeuvre et les ressources disponibles.

Les plaisanciers paient chaque année 200 millions de dollars en taxes sur le carburant. Pas un sou ne sert à la sécurité des embarcations, malgré les taxes provinciales et la TPS prélevées à la vente des bateaux. Pas un sou pour la sécurité des embarcations.

Le Bureau de la sécurité nautique de la GCC est financé à risque. Son budget n'est pas permanent. C'est peu si on compte que 6 millions de Canadiens font de la navigation de plaisance.

Il faut envoyer plus d'agents de police sur l'eau, et il faut donner aux organismes chargés d'assurer la sécurité, tels que la Garde côtière canadienne, des ressources financières qui leur permettront d'engager des effectifs et de mettre en place des programmes d'information et de sensibilisation.

La Garde côtière canadienne est si pauvre qu'elle n'a même pas de budget cette année pour faire la promotion du programme de certification des conducteurs d'embarcations de plaisance. C'est à ce point sérieux.

Une nouvelle loi s'ajoutera aux autres documents. Si personne ne circule pour la faire appliquer, à quoi pourrait-elle servir?

Le sénateur Jaffer: Vous croyez qu'il y a moins de surveillance policière maintenant qu'auparavant? A-t-elle diminué?

M. Currie: Oui, j'en suis convaincu. Dans nos préparatifs, nous avons tenté de réunir des données sur la police de la navigation. Cependant, nous n'avons pas réussi à trouver des données fondées qui confirmeraient ou infirmeraient cette intuition. Vous pourriez probablement obtenir des données à cet égard auprès de la Police provinciale de l'Ontario ou de la GRC.

I know one thing for a fact: About five years ago, in British Columbia, there were more RCMP police boats out of the water than in the water. They did not have the capital budget to keep the repairs going, nor did they have the cash to put the people and the fuel on board the boats.

I do not have any data. I cannot show it to you. That is what we believe is the case. The local authorities of policing might be able to give you the dollars and cents.

Senator Jaffer: I take it you have owned your cottage for a number of years.

Mr. Currie: Yes.

Senator Jaffer: When you first owned it, did the police visit more often than now?

Mr. Currie: No, they do not come any more frequently. I had an incident last year with a boater that I felt was inappropriate. I made a call to the OPP. To be honest, it was only because I knew who to call in Orillia that any action was undertaken — and that is not to slight the OPP. The person I called phoned the next guy along the line, and some action was taken. That of course is not the experience of the general public, however. For example, neighbours have asked me in the past whether I saw such and such take place and tell me that they wish something could be done about it. The answer is simply that the marine unit is not around.

Senator Adams: You talked about the people and associations trying to control the fun that people have in the summer at their cottages. You talked about steep fines. In Canada, cottagers only have three or four good months in the summer to enjoy and have fun at their cottages. Senator Spivak mentioned some statistics, mostly from the States. People in Florida and California can enjoy their cottages year-round. How long a season do you have at your cottage? Is it from June to September?

Mr. Currie: I am lucky, in that I have 12-month access to my cottage; however, obviously, I do not go boating 12 months a year. I put my boat in the water two weeks ago, and I will probably pull it out at Thanksgiving. That will give me June, July, August, September and two weeks into October, which is the end of the boating system.

I am in Muskoka, which is only two hours north of Toronto. Two hours further north, the boating season is shorter. In many areas, the boating season probably extends from mid-June to Labour Day only.

Senator Adams: Is there any authority to check the age of watercraft operators? There are age limits on the operators of some machines, I believe. Some machines have it written right on the machine that an operator under 16 is prohibited from operating it.

Mr. Currie: If you are asking whether the Coast Guard has the right to enforce that age limit, in this particular case, they do not. They enact the regulation. It is the policing authority within a particular jurisdiction that is challenged with the job of policing

Une chose est sûre cependant: voilà cinq ans environ, en Colombie-Britannique, il se trouvait plus de bateaux de police de la GRC hors de l'eau que sur l'eau. La GRC n'avait pas assez d'argent pour faire les réparations courantes, pour payer les agents à bord des bateaux ni l'essence.

Je n'ai pas de données. Je ne peux pas vous le démontrer. C'est notre opinion sur la situation. Les autorités policières locales pourraient peut-être vous donner des chiffres précis.

Le sénateur Jaffer: Je présume que vous possédez votre chalet depuis longtemps?

M. Currie: Oui.

Le sénateur Jaffer: Quand vous l'avez acheté, est-ce que la police patrouillait plus souvent que maintenant?

M. Currie: Non, elle ne vient pas plus souvent. L'an dernier, j'ai subi un accident avec le bateau d'un plaisancier qui, selon moi, n'était pas en règle. J'ai appelé la Police provinciale de l'Ontario. En toute honnêteté, c'est seulement parce que je savais qui appeler à Orillia que des mesures ont été prises, cela dit sans porter de blâmes contre la Police. Mon premier interlocuteur a appelé quelqu'un d'autre, et des mesures ont été prises. Ce n'est pas ce que vit la population en général, bien au contraire. Des voisins m'ont déjà rapporté des incidents et me disaient qu'ils aimeraient que quelque chose soit fait. Je pouvais seulement leur répondre que la police de la navigation n'était tout simplement pas là et qu'on ne pouvait rien faire.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé des gens et des associations qui essaient de contrôler le plaisir des résidents des chalets l'été. Vous avez parlé d'amendes sévères. Au Canada, les propriétaires de chalets disposent seulement de trois ou quatre mois d'été pour apprécier leur chalet et y avoir du plaisir. Le sénateur Spivak a donné quelques statistiques, qui proviennent presque toutes des États-Unis. Les résidents de la Floride et de la Californie peuvent jouir de leur chalet toute l'année. Quelle est la longueur de votre saison au chalet? De juin à septembre?

M. Currie: J'ai la chance d'avoir accès à mon chalet douze mois par année mais, bien entendu, je ne navigue pas douze mois. J'ai mis mon bateau à l'eau il y a deux semaines, et je le retirerai probablement à l'Action de grâce. Je pourrai donc en profiter en juin, juillet, août, septembre et deux semaines en octobre, la fin de la saison de navigation.

Je suis dans Muskoka, qui se trouve à deux petites heures au nord de Toronto. Mais deux heures de plus au nord et la saison est déjà plus courte. Dans beaucoup de régions, elle dure uniquement de la mi-juin à la fête du Travail.

Le sénateur Adams: Une autorité quelconque est-elle en place pour contrôler l'âge des conducteurs d'embarcations? Je crois qu'il y a des restrictions relatives à l'âge des conducteurs de certains appareils. Il est inscrit sur certains que le conducteur doit avoir seize ans et plus.

M. Currie: Si vous voulez savoir si la Garde côtière est habilitée à faire appliquer cette limite d'âge, non, dans ce cas précis, elle ne le peut pas. La Garde côtière décrète le règlement. Il appartient aux autorités policières d'un territoire donné de faire la

the boaters. They are not just looking for people without pleasure craft operating cards. They are looking for smuggling, liquor offences and other issues.

Senator Adams: You mentioned calling the police after hearing about a complaint from some local people. Did you phone the OPP or the RCMP?

Mr. Currie: I phone the OPP. I am not aware of an OPP detachment in the area where I go boating. There is an OPP detachment in Bracebridge, which is a 45-minute drive on a good day. If they have their boat in the water, it is almost faster to get to within two kilometres of where I am by boat than by car.

I am in an area where there is a good road system. However, in northwestern Ontario, northern Manitoba, Saskatchewan, or Alberta, the closest police officer might be a two-hour plane ride away.

Senator Adams: The RCMP in Nunavut has a boat. The only time they use it, though, is in drowning cases. They are not doing enforcement in the water.

If this bill is passed, who will enforce the legislation? The Coast Guard will not enforce it; who will?

Mr. Currie: The same guy that is not able to deliver the services today.

Senator Adams: Will they be able to make a fine of up to \$2,000 stick?

Mr. Currie: I do not think this bill proposes to allow the cottagers to do the enforcing. It is vague on the issue of enforcement. I am imagining that it is assuming that the current enforcement regime will have another statute to enforce.

I am not complaining about the level of service in the sense that I am complaining about the policemen; the police are not given the support the boating community as taxpayers believes they should get. The police do not have the tools to enforce. Legislators can make another law, but if the police are not given a boat or the ability to get out and patrol, the legislation will mean nothing.

Senator Adams: I have no complaints about my cabin. It is the only one on the lake. My family members have other cottages. My concern is that we are paying thousands of dollars for equipment and it is only a short season.

Mr. Currie: I imagine where you have a cottage it is a matter of a few weeks out on the lake, not several months.

Senator Oliver: Mr. Currie, it is clear to me that you put a lot of thought and time into the remarks you made to us today, designed to help us in our deliberations. However, when I weigh the evidence as you presented it, I find it to be quite one-sided. What was lacking to me in your presentation was a sense of

surveillance policière auprès des navigateurs. Ces autorités ne se limitent pas à contrôler les permis de conduire des utilisateurs d'embarcations de plaisance. Elles surveillent aussi la contrebande, les délits liés à l'alcool et d'autres problèmes.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé d'un appel à la police après avoir entendu une plainte d'un voisin. Avez-vous appelé la Police provinciale de l'Ontario ou la GRC?

M. Currie: J'ai appelé la PPO. Je ne crois pas qu'il existe un poste de la PPO dans la région où je navigue. Il y en a un à Bracebridge, à 45 minutes de route les jours de beau temps. Si leur bateau est à l'eau, il est presque aussi rapide d'aller en bateau à deux kilomètres d'où j'habite que d'y aller en voiture.

Mon chalet se trouve dans une région où le réseau routier est bien développé. Mais si je me trouvais dans le nord-ouest de l'Ontario, dans le nord du Manitoba, en Saskatchewan ou en Alberta, l'officier de police le plus près pourrait bien se trouver à deux heures de distance — en avion.

Le sénateur Adams: Au Nunavut, la GRC a un bateau. Elle l'utilise seulement dans les cas de noyade cependant. Elle ne fait pas de travail d'application de la loi sur l'eau.

Si ce projet de loi est adopté, qui sera chargé de l'application? Si ce n'est pas la Garde côtière, qui alors?

M. Currie: Les mêmes qui ne peuvent pas fournir les services maintenant.

Le sénateur Adams: Pourraient-ils imposer des amendes allant jusqu'à 2 000 \$?

M. Currie: Je ne crois pas que le projet de loi propose de laisser les propriétaires de chalet appliquer la loi eux-mêmes. Il est très nébuleux sur la question de l'application. J'imagine que les législateurs prévoient un autre statut d'autorité d'application dans le régime actuel.

Je ne me plains pas du niveau de services pour dénigrer les policiers. La police ne donne pas aux plaisanciers le soutien auquel ils estiment avoir droit à titre de contribuables. La police ne dispose pas des moyens pour faire appliquer les règlements. Les législateurs peuvent forger des lois tant qu'ils veulent, si on ne donne pas à la police les bateaux ou les capacités d'aller patrouiller sur l'eau, à quoi bon?

Le sénateur Adams: Je ne peux pas me plaindre de ce qui se passe à mon chalet. C'est le seul autour du lac. Les membres de ma famille ont d'autres chalets. Je déplore simplement le fait que nous payions des milliers de dollars en équipement pour une très courte saison.

M. Currie: J'imagine que, à l'endroit où se trouve votre chalet, vous naviguez quelques semaines et non plusieurs mois.

Le sénateur Oliver: Monsieur Currie, je suis certain que vous avez longuement réfléchi avant de nous livrer vos commentaires aujourd'hui, pour faire avancer nos délibérations. Cependant, si je soupèse les arguments que vous nous avez présentés, ils m'apparaissent relativement unilatéraux. À mon sens, votre

balance. I have been a trial lawyer for 36 years. I am used to arguing one side of an issue; yet I still have to find some balance. I did not find any in your presentation.

When the chairman was asking you a question about the Canada Shipping Act and whether or not there is a process under that legislation, she, too, was trying to find balance in what you were saying about this legislation.

Let me put it to you this way. I am aware of your evidence today. You're your reading of the bill, can you tell us some of the positive things in it that we as a Senate committee should look at carefully as a view to doing something good for the public of Canada? It would be in the public interest to pick some of the good things in this bill and implement them.

Mr. Currie: At the end of the day, what needs to be addressed is safety and enforcement. Obviously, we have a position with regard to this particular law. What we would like to see come out of this discussion on boating safety are ways to improve it, whether that is through recommendations to create meaningful vessel licensing systems that allow for resources to police officers for doing accident investigation and for dealing with theft of products, or whether through recommendations that there should be a mechanism to provide more monetary resources to the Coast Guard for improving their services to boaters, or even guaranteeing that they will be able to continue to provide services to boaters. That is where the good outcomes should be. We look at this as more of a discussion with regard to boating safety than anything else.

The fact that 232 people have lost their lives in Ontario over the last five years is horrible. If we can find a way of improving that situation as a consequence of this work, then I would say much has been accomplished, even if the bill itself is not advanced any further. By identifying that there are safety issues to be addressed and by identifying that there are lack of resources out there, you would go a long way in the right direction. We need to find more support for those who write and enforce the rules. This is a way of doing it.

The Senate is the senior body with respect to our legislative process. If this committee makes recommendations that put more of these resources where they are required, then much will be accomplished.

Senator Oliver: That is one aspect of the bill. It seems to me that the bill also talks about what we call quiet enjoyment. I heard you say in your evidence today that personal watercraft are not polluters, that they are not noisy and that they do not hurt nesting birds or water life. Quite frankly, I have to look at that in a jaundiced way because I do not accept the evidence you put forth today.

I read the brief prepared by the Library of Parliament. Let me now quote you five or six lines of that: "Personal watercraft are used almost completely for recreation and designed to be thrilling, much like a snowmobile, and as such, they are usually highly powered, accelerate quickly and go fast. While most operators of personal watercraft find the experience thrilling and enjoyable, the combination of design features noted above result in several

témoignage manque d'équilibre. J'ai plaidé à la cour pendant 36 ans; j'ai donc l'expérience de la défense d'un point de vue unique sur une cause. Tout de même, j'ai toujours cherché l'équilibre, mais je n'en trouve pas dans votre témoignage.

Quand la présidente vous a interrogé au sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada, plus précisément sur l'existence d'un processus qui en découlerait, elle tentait elle aussi de trouver un équilibre dans vos propos sur la législation.

Laissez-moi vous présenter les choses ainsi. Je tiens compte de votre témoignage. Dans votre lecture du projet de loi, avez-vous trouvé des aspects positifs que notre comité sénatorial devrait examiner de plus près en vue de donner aux Canadiens ce qui est le mieux pour eux? Nous servirions l'intérêt public en retenant de ce projet de loi des éléments positifs à mettre en oeuvre.

M. Currie: Au bout du compte, les aspects qui doivent retenir l'attention sont la sécurité et l'application. Bien entendu, nous avons notre propre opinion sur cette loi. Nous aimerions que ces discussions sur la sécurité nautique aboutissent à son amélioration, notamment par des recommandations sur la création de mécanismes intelligents de délivrance de permis aux embarcations, qui donnent aux policiers les moyens d'enquêter sur les accidents et d'intervenir en cas de vol de produits, ou encore sur la mise en place de mécanismes de financement de la Garde côtière, afin qu'elle améliore ses services aux propriétaires de bateaux, ou même qu'elle puisse continuer de leur fournir des services. Voilà les résultats que nous attendons. À nos yeux, l'enjeu de la discussion est la sécurité avant toute chose.

Il est intolérable que penser que 232 personnes ont perdu la vie en Ontario au cours des 5 dernières années. Si nous pouvions trouver un moyen d'améliorer la situation à l'issue de ces travaux, ce serait un grand accomplissement, même si le projet de loi lui-même ne va pas plus loin. En reconnaissant la nécessité de trouver des solutions aux problèmes de sécurité et le manque de ressources pour ce faire, vous aurez franchi un grand pas dans la bonne direction. Il faut donner plus de soutien à ceux qui rédigent les règles et qui les font appliquer. Ce serait à mon avis un bon début.

Le Sénat représente l'autorité supérieure dans le processus législatif du Canada. Si votre comité formule des recommandations visant l'augmentation des ressources là où il en manque, on aura fait de grands progrès.

Le sénateur Oliver: C'est un aspect du projet de loi. Cependant, il aborde aussi la question de la jouissance paisible, comme nous l'appelons. Je vous ai entendu dire aujourd'hui que les motomarines ne polluent pas, qu'elles ne sont pas bruyantes et qu'elles sont totalement inoffensives pour les oiseaux nicheurs et la faune marine. Très honnêtement, ces propos me font réagir: je suis en total désaccord.

J'ai lu le communiqué de la Bibliothèque du Parlement. Permettez-moi de vous en citer cinq ou six lignes: «Les motomarines servent quasi exclusivement à des fins récréatives, pour donner des sensations fortes, à l'instar des motoneiges. En ce sens, leur moteur est généralement très puissant, leur puissance d'accélération élevée, de même que leur vitesse. Si la grande partie des conducteurs de motomarines trouvent l'expérience excitante

negative effects, most of which are exacerbated by irresponsible operation. Personal watercraft are loud and annoying to others. The noise is greater when the craft leaps out of the water — a manoeuvre often undertaken by operators. Personal watercraft engines, usually two-stroke engines, are particularly polluting in regard to emissions...”

That is the background information that the Library of Parliament gave us today. I did not hear from you in your negative presentation anything that would imply that this information is inaccurate.

Mr. Currie: I would beg to differ. The U.S. EPA data on exhaust emissions and the test data on sound emissions demonstrate, we believe, that, on the exhaust emission side, a PWC engine is no more a polluter than a properly tuned outboard motor. That is not industry information, sir; that information is collected and assembled by the U.S. EPA.

Unfortunately, as I am sure you are aware, Environment Canada is at a disadvantage because they do not have the budget to do Canadian testing. All the data used about exhaust emissions come from the United States. That is lamentable, but that is the way it is. Those are the real numbers.

Older craft are retiring from service at a quick rate, and that is also a fact. As a consequence, the PWCs in use are cleaner and cleaner every day, just as outboard motors are cleaner.

On the sound issue, the document that you have is accurate, and we discussed that earlier. People who are operating their craft in an aggressive fashion, and the manufacturers do not condone that, will be the source of some higher sound levels that may, in fact, be considered annoying by some people. However, at the end of the day, the sound levels that you see on those graphs are accurate.

Senator Oliver: You talked about a speed of 10 kilometres per hour when close to shore. I do not know much about water, but I have heard those things go by at substantially more than 10 kilometres per hour close to shore. That is not a reasonable statistic.

Mr. Currie: The same criticism can be made of people operating outboard motors. If they are not respectful of the rules, we will all have problems. We continue to hear, as a community not as a boating industry, of people with boats going into areas where they should not go, such as swimming areas. That is absolutely wrong. There is nothing that the boating industry can do except to say that they do not want to see that happen. The industry can do only so much, as a boating industry, not as the personal watercraft industry. We can only preach so much of the message to stay out, stay away and stay offshore. At the end of the day, the people who operate too close to shore or to swimmers need to be chased out of those areas by some form of law enforcement agency.

et agréable, l'agencement des caractéristiques de conception énumérées ci-dessus donne lieu à plusieurs effets négatifs, dont la plupart sont décuplés si la conduite est irréfléchie. Les motomarines sont bruyantes et incommodes les autres. Le bruit s'accroît quand elles sont propulsées hors de l'eau, une manoeuvre très fréquente des utilisateurs. Les moteurs des motomarines, usuellement à deux temps, produisent des émissions particulièrement polluantes.»

Voilà un aperçu de l'information de base que nous a fournie la Bibliothèque du Parlement aujourd'hui. Rien dans votre témoignage négatif ne peut remettre en cause la véracité de cette information.

M. Currie: Permettez-moi de m'inscrire en faux. Les données de l'EPA, une association américaine, sur les émissions polluantes et leurs données d'essais sur les émissions sonores démontrent, à notre avis, qu'un moteur de motomarine ne pollue pas plus qu'un moteur hors-bord bien calibré. Ces données ne viennent pas de l'industrie, monsieur: elles ont été recueillies et colligées par l'EPA, aux États-Unis.

Malheureusement, vous le savez sûrement, Environnement Canada est désavantagé du fait que l'organisme n'a pas les budgets pour mener des essais. Toutes les données sur les émissions polluantes proviennent des États-Unis. C'est déplorable, mais c'est ainsi. Ce sont des chiffres réels.

Les plus anciennes embarcations sont mises hors service rapidement, un autre fait important. Par voie de conséquence, les motomarines en service sont de plus en plus propres chaque jour, tout comme les moteurs hors-bord.

Pour ce qui est du bruit, le document que vous avez en main dit la vérité. J'ai déjà abordé cette question plus tôt. Les conducteurs agressifs, une attitude que les fabricants ne préconisent pas, produisent les niveaux sonores plus élevés qui peuvent, de fait, apparaître gênants pour certaines personnes. Cependant, au bout du compte, les niveaux sonores illustrés par les graphiques sont réels.

Le sénateur Oliver: Vous avez mentionné l'imposition d'une limite de vitesse de 10 km/h à proximité du rivage. Je ne suis pas familier avec la question, mais j'ai entendu dire que ces engins voguaient à des vitesses considérablement plus élevées, même à proximité des rivages. Cette statistique ne m'apparaît pas très sérieuse.

M. Currie: Cette critique vaut autant pour les utilisateurs de moteurs hors-bord. S'ils ne respectent pas les règles, nous aurons des problèmes. Nous continuons d'entendre parler, dans nos collectivités et non pas dans notre industrie, de gens qui naviguent dans des zones qui leur sont interdites, notamment les aires de baignade. Même si de tels comportements sont à proscrire à tout prix, que peut faire l'industrie sinon répéter qu'elle s'y oppose totalement? C'est tout ce que peut faire l'industrie, qui représente l'ensemble de la navigation de plaisance et non seulement l'industrie des motomarines. Nous pouvons seulement enjoindre les conducteurs de s'abstenir, de ne pas pénétrer dans ces zones, de rester au large. Au bout du compte, il faut que des policiers prennent en chasse les conducteurs qui naviguent trop près des rivages ou des baigneurs, pour les chasser de ces zones.

Senator Oliver: The bill is designed to do just that.

Mr. Currie: No, it does not. The bill earmarks one boat for special treatment, but it does nothing to keep the irresponsible operators from doing what they should not do.

Senator Oliver: You said you have many petitions. Can you tell us how those petitions came about, please.

Mr. Currie: We worked with the Mid-Canada Marine Dealers Association, which is the Winnipeg-based marine trade association, as well as trade associates in other provinces. Collectively, we drafted the wording for a petition. The petition was circulated to their members and to others within the boating community. The petitions were posted at dealerships and marinas across the country; clients were asked to sign the petition to show interest in opposing Bill S-26.

Senator Phalen: On page 4, you said that the industry has continued to work with the Canadian Coast Guard to set up a proficiency system.

Mr. Currie: Yes. Mr. Anderson was the Minister of Fisheries and Oceans when the regulations were enacted. They went into effect in 1999 and have remained in effect. The system is progressive. Over a number of years, the number of boaters and the number of boats that are affected by the PCOC requirements expands. The next threshold is September 15 of this year, at which time everyone who operates a power-driven vessel four metres or less is required to have a PCOC card.

Senator Phalen: Who polices that?

Mr. Currie: Again, whether a boater has the card is left up to the police officers.

Senator Phalen: I have watched people operate PWCs. Some operators hop on, go a certain distance and then fall off them. I know for sure they do not own a certificate. You also said there is an age restriction.

Mr. Currie: No person under the age of 16 is permitted to operate a personal watercraft. That is currently in effect.

Senator Phalen: Is there no restriction in swimming areas?

Mr. Currie: There is a shoreline "keep clear" zone, which is applicable for all boats, and a speed limit of 10 kilometres per hour within 30 metres of shore.

Senator Spivak: That is not so in all provinces.

Mr. Currie: You are correct. Other than common sense and somebody being present from an enforcement organization to catch the person who is doing it wrong, there is nothing one can do.

Senator Phalen: You would not get that.

Le sénateur Oliver: C'est là l'objet du projet de loi.

M. Currie: Non, pas à mon avis. Le projet de loi applique un traitement spécial à un type d'embarcation marquée au fer rouge, mais il ne fait rien pour empêcher les irresponsables de se comporter comme ils le font.

Le sénateur Oliver: Vous avez affirmé avoir en main de nombreuses pétitions. Pouvez-vous nous expliquer leur origine, s'il vous plaît?

M. Currie: Nous avons travaillé en collaboration avec la Mid-Canada Marine Dealers Association, une association des métiers de la marine centrée à Winnipeg, de même qu'avec des associations corporatives d'autres provinces. Ensemble, nous avons rédigé la pétition. Nous l'avons fait circuler parmi les membres et à d'autres intéressés de la communauté des plaisanciers. Nous l'avons aussi affichée chez des marchands et dans des marinas partout au pays. On demandait aux clients de la signer pour manifester leur opposition au projet de loi S-26.

Le sénateur Phalen: À la page 4, vous déclarez que l'industrie a continué de collaborer avec la Garde côtière canadienne à la mise en place d'un système d'agrément des compétences.

M. Currie: Oui. M. Anderson était ministre des Pêches et des Océans au moment de la promulgation des règlements. Ils sont en vigueur depuis 1999. Le système est progressif. Sur une période de plusieurs années, le nombre de plaisanciers et de bateaux assujettis aux exigences du programme CCEP augmente. Le prochain jalon a été fixé au 15 septembre prochain, moment où tous ceux qui conduisent une embarcation à propulsion mécanique de quatre mètres ou moins devront détenir une CCEP.

Le sénateur Phalen: Qui assure les services de surveillance policière?

M. Currie: Encore une fois, il appartient aux policiers de contrôler les permis.

Le sénateur Phalen: J'ai observé des conducteurs de motomarines. Certains sautent sur l'appareil, y restent sur une certaine distance, puis ils se jettent en bas. Je suis sûr qu'ils n'ont pas de permis. Vous avez aussi parlé d'une restriction relative à l'âge.

M. Currie: Il faut avoir seize ans pour conduire une motomarine. Cette restriction est déjà en vigueur.

Le sénateur Phalen: Et existe-t-il des restrictions relatives aux aires de baignade?

M. Currie: On a fixé une zone «interdite d'accès» à proximité des rivages, que doivent respecter tous les bateaux, et une limite de 10 km/h à moins de 30 m des rivages.

Le sénateur Spivak: Il n'en est pas ainsi dans toutes les provinces.

M. Currie: Vous avez raison. Outre le bon sens et la présence d'un agent de police pour intercepter les fautifs, rien ne peut être fait.

Le sénateur Phalen: Et c'est impossible.

Mr. Currie: I have no hopes that we will see a 150 per cent increase in marine policing in the next few years.

Senator Spivak: I want to point out that the National Transportation Agency is the safety agency in the United States. I do not know the distinction between Canada the United States because the same machines are sold in both places from the same companies operating in both places. I would think that the safety standards would be the same. The National Transportation Agency recommended the following in its 1998 study: "Evaluate personal watercraft designs and make changes to improve operating control and to help prevent personal injuries. Develop, with the U.S. Coast Guard, comprehensive standards that are specific to the safety risks of personal watercraft."

This argument about discrimination just does not hold water because personal watercraft are specific vessels that are designed for speed and thrills, and that is great because people should have fun. However, they should not have fun in areas where there are swimmers and fishers, et cetera. That is the opinion of competent bodies.

A 150-horsepower machine that is being driven by a 16 year old who is driving at 100 miles per hour and who is doing wheelies, which you see in all the advertising, is not just a little family boat. There are little family boats, but this machine is designed for speed and thrills. Is that not the case?

Mr. Currie: I am not sure there is a 150-horsepower unit. As well, I do not think there is a PWC that goes 100 miles per hour.

Senator Spivak: What about 70 miles per hour?

Mr. Currie: No, senator. There may be the odd modified product being used for competitive purposes.

Senator Spivak: That is what is being advertised.

Mr. Currie: That is not the case. There is a gentleman's agreement between the PWC manufacturers that they will not build a machine that exceeds 60 miles per hour. I doubt there is anybody advertising a product that will go faster.

Senator Spivak: Anyway, those machines are generally in the hands of young people because they like to have fun and thrills. I think young people should have fun; however, I see no problem with having the same regulations for PWCs as we do for dirt bikes, which no one wants on playgrounds, and for off-road trucks. It makes common sense.

This bill does not propose anything different than the current process, because there is the same public consultation and ministerial discretion. It shortens the process and ensures local control. I would like your comment on that.

M. Currie: Je ne crois pas que la police de la navigation augmentera ses effectifs de 150 p. 100 dans un avenir rapproché.

Le sénateur Spivak: J'aimerais souligner que c'est l'office national des transports qui régit la sécurité aux États-Unis. Je ne sais pas ce qui distingue le Canada des États-Unis puisque les mêmes appareils, fabriqués par les mêmes entreprises, sont vendus des deux côtés de la frontière. Pourquoi les normes de sécurité ne sont-elles pas les mêmes? Le National Transportation Agency formulait les recommandations suivantes dans une étude, en 1998: «Évaluer la conception des motomarines et apporter les modifications nécessaires pour améliorer les commandes de conduite et prévenir les blessures. Élaborer, en concertation avec la Garde côtière des États-Unis, des normes de sécurité exhaustives qui tiennent compte des risques particuliers imputables aux motomarines.»

Votre argument relatif au caractère discriminatoire du projet de loi ne tient tout simplement pas la route puisque les motomarines sont des appareils conçus expressément pour la vitesse et les sensations fortes, ce qui en soi est merveilleux parce que les gens doivent s'amuser. Par contre, ils ne devraient pas s'amuser à proximité des baigneurs et des pêcheurs, entre autres. C'est l'opinion des organes compétents.

Quand une embarcation de 150 HP se trouve entre les mains d'un jeune de 16 ans qui conduit à 100 milles à l'heure qui s'amuse à faire des «wheelies», ce que nous montrent toutes les publicités, on ne parle plus de petite embarcation familiale. Il existe de petites embarcations familiales, mais ces engins sont conçus pour la vitesse et les sensations fortes. Est-ce que je me trompe?

M. Currie: Je ne crois pas qu'il existe des motomarines de 150 HP. Je ne crois pas non plus qu'elles puissent avancer à 100 milles à l'heure.

Le sénateur Spivak: 70 milles à l'heure. Ça vous va?

M. Currie: Non, madame le sénateur. Sauf peut-être les produits modifiés pour la compétition.

Le sénateur Spivak: C'est la publicité qu'on voit.

M. Currie: Il n'en est pas ainsi. Selon l'engagement d'honneur qu'ils ont pris, les fabricants de motomarines ne construisent pas d'appareils dont la vitesse peut excéder 60 milles à l'heure. Je serais fort surpris que quiconque annonce un produit plus rapide.

Le sénateur Spivak: Quoi qu'il en soit, ces engins se retrouvent le plus souvent entre les mains de jeunes gens parce qu'ils aiment le plaisir et l'excitation. Je suis d'accord pour que les jeunes s'amuse. Cependant, je ne vois pas en quoi il serait grave d'avoir les mêmes règlements pour les motomarines que pour les motos hors route, que personne ne veut voir dans son terrain de jeux, ou pour les tout-terrains. C'est une question de bon sens.

Ce projet de loi ne propose rien qui diffère du processus actuel. Il propose les mêmes mécanismes de consultation publique et le même pouvoir discrétionnaire revient au ministre. Il raccourcit le processus et permet un contrôle à l'échelon local. J'aimerais vous entendre à ce propos.

You said that local control could be un-elected officials. On the contrary, in Winnipeg it is the elected officials that are limiting the use of PWCs on the Red River, for example, because of the noise and the residents' opposition to it. For the most part, local control is elected officials such as municipal councils. It could be any body, and that is within the minister's discretion. I wonder if you are revising your opinion as to the discriminatory nature of the bill?

Mr. Currie: No, I am sorry, we are not. The bill states very clearly that you would permit a cottage association to advance a boating restriction. A cottage association is nothing more than a group of individuals who sit down and form an association. They are not elected.

Senator Spivak: Perhaps I can read from the bill the kinds of local authority:

"local authority" means

- (a) an incorporated city, metropolitan authority, town, village, township, district, county, rural municipality or other incorporated municipal body however designated, or
- (b) a body, such as a cottage association, park authority, port or harbour authority, that the Minister determines to be a local authority for the purposes of this Act.

If the minister does not think it is a proper local authority, it is not going anywhere.

Mr. Currie: Perhaps. Our perspective is that we have a system that works. I agree that it could use some shining up and streamlining. Power-driven vessels and swimmers should not mix. There must be a way through continuing education and better enforcement to keep the power-driven vessels away from the swimmers, and away from persons in a canoe or fishers. I agree with you completely.

Senator Spivak: Would you agree that up to now that has not worked?

Mr. Currie: In a way, I disagree. We do not have an epidemic of people driving power-driven vessels through swimming areas. There are instances where that happens, and it needs to be curtailed, and we have scenarios where a lack of enforcement has, unfortunately, probably allowed things to happen on an all too frequent basis. However, to suggest we have a major problem I am not sure is a fair statement. We must find a way to better educate the small group of boaters who just do not get the right safety message.

Senator Spivak: Are the people who live on a lake the best people to judge the severity of that particular problem, in your opinion? Is it not true that the local authority or the people who

Vous avez affirmé que le contrôle local pourrait être assuré par des agents non élus. C'est le contraire qui se passe à Winnipeg, où ce sont les élus qui limitent l'utilisation des motomarines sur la rivière Rouge, notamment, parce qu'elles font du bruit et que les résidents s'y opposent. La plupart du temps, des élus, tels que les conseils municipaux, exercent le contrôle à l'échelon local. Ce pourrait être n'importe qui, à la discrétion du ministre. Allez-vous changer d'opinion sur la nature discriminatoire du projet de loi?

M. Currie: Non, je suis désolé, nous ne changerons pas d'opinion. Le projet de loi stipule très clairement qu'une association de propriétaires de chalets aurait le pouvoir de promulguer une restriction à la conduite des bateaux. Or, une association de propriétaires de chalets n'est rien de plus qu'un groupe de personnes qui décident de se réunir pour former une association. Ce ne sont pas des élus.

Le sénateur Spivak: Je vais vous lire quels types d'autorités locales sont prévues dans le projet de loi:

Autorité locale:

- a) Administration métropolitaine, ville, village, canton, district, comté ou municipalité rurale constitué en personne morale ou autre organisme municipal ainsi constitué, qu'elle qu'en soit la désignation;
- b) Entité — telle une association de chalets, une autorité de gestion des parcs ou une administration portuaire — à laquelle le ministre confère le statut d'autorité locale pour l'application de la présente loi.

Si le ministre considère qu'une autorité locale ne satisfait pas à la définition, c'est terminé.

M. Currie: Peut-être. À notre avis, le système en place fonctionne. Certes, un petit polissage et une certaine simplification ne feraient pas de tort. Les embarcations à moteur et les baigneurs ne font pas bon ménage. Il existe certainement un moyen, par l'éducation permanente et de meilleurs mécanismes d'application, de tenir les embarcations à moteur loin des baigneurs, des canoteurs et des pêcheurs. J'abonde tout à fait dans votre sens.

Le sénateur Spivak: Et serez-vous d'accord avec moi que, jusqu'à ce jour, cela n'a pas fonctionné?

M. Currie: Dans un sens, je ne suis pas d'accord. On ne peut pas parler d'une épidémie de conducteurs d'embarcations à moteur qui circulent dans les aires de baignade. Cela se produit, et il faut l'empêcher, et des mécanismes d'application inadéquats ont, malheureusement, laissé la porte ouverte à ces malheureux événements, certainement trop souvent. Cependant, il n'est pas juste selon moi de parler d'un problème grave. Nous devons trouver un moyen de mieux éduquer les petits groupes de plaisanciers qui ne semblent pas vouloir entendre les consignes de sécurité.

Le sénateur Spivak: Les résidents des bords de lacs sont-ils les mieux placés pour juger de la gravité de ce problème à votre avis? N'est-il pas vrai que les autorités locales ou les gens qui vivent

live in the area are the best judges of that, and should we not make it easy for them to express their concerns?

Mr. Currie: Fair enough. We have a system that allows for that. It is a little more cumbersome than some people would like to see, so let's streamline the existing process.

Senator Adams: Do you have any data on how many cottage owners have these types of machines? There are cottagers who do not have any type of boat or canoe.

Mr. Currie: A couple of manufacturers did some market research, and one of the things they wanted to know was the number of PWCs that were owned by cottagers. I did not do the work, but over 60 per cent of those who own a PWC own a vacation property. In my assumption, a vacation property is a cottage either on or in the vicinity of water. I do not have the report to show you, but I do believe that over 60 per cent of PWC owners are also cottagers.

Senator Adams: These machines are not rated by horsepower any longer; they talked about displacement. They go up to about 700cc. It is the same with snowmobiles. I have a couple of machines: one is 440cc, the other is 500cc. I cannot travel at 100 miles an hour in the open.

Most watercraft have a jet pump. They do not have propellers any more.

Mr. Currie: They are all essentially water pumps.

Senator Adams: Are PWCs as dangerous as an outboard motor?

Mr. Currie: There is no such thing as a propeller-related impact accident these days because nothing is dragging in the water below the boat. It is a simple system. Water is sucked in about three quarters of the way aft. The water is then pressurized by an impeller in a tube and pushed out the stern of the craft. Turning the nozzle changes the direction of the boat itself.

Senator Spivak: There are many technical questions about the new designs that we would like to have answers to.

Mr. Currie, would you provide answers to tabled written questions about the new designs?

Mr. Currie: Have Ms Robson give me a call, or we can communicate.

The Acting Chairman: Mr. Currie, will you table your answers with the committee?

Mr. Currie: Certainly, by all means.

The Acting Chairman: Thank you for presenting the views of the Canadian Marine Manufacturers Association and for sharing your expertise with us.

dans une région sont les meilleurs juges de cette situation, et ne faut-il pas leur donner les moyens d'exprimer facilement leurs préoccupations?

M. Currie: C'est assez juste. Le système actuel leur donne déjà cette tribune. Il est cependant un peu trop lourd aux yeux de certains, et il faut donc le simplifier.

Le sénateur Adams: Avez-vous des données sur le nombre de propriétaires de chalets qui possèdent des motomarines? Certains propriétaires n'ont ni bateau ni canoë, rien.

M. Currie: Des fabricants ont fait des études de marché, pour connaître notamment le nombre de motomarines entre les mains des propriétaires de chalets. Je n'ai pas fait ce travail moi-même, mais 60 p. 100 des propriétaires de motomarines sont aussi propriétaires d'une propriété de vacances. À mes yeux, une propriété de vacances est un chalet qui se trouve sur le bord d'un lac ou à proximité. Je n'ai pas apporté le rapport, mais je crois que plus de 60 p. 100 des propriétaires de motomarines ont aussi un chalet.

Le sénateur Adams: On ne classe plus ces appareils selon la puissance du moteur, mais selon le cylindrage. Les plus puissants ont un moteur de 700 cm³ environ. C'est la même chose pour les motoneiges. Je possède deux appareils, un de 440 cm³ et un autre de 500 cm³. Je ne peux pas aller à 100 milles à l'heure en plein champ.

La plupart des motomarines sont munies d'une pompe à éjecteur. Elles n'ont plus d'hélices.

M. Currie: La plupart sont des pompes à eau.

Le sénateur Adams: Les motomarines sont-elles aussi dangereuses que les moteurs hors-bord?

M. Currie: On ne voit plus de nos jours d'accidents liés aux hélices parce que plus rien ne traîne dans le sillage du bateau. Le système est simple. L'eau est aspirée aux trois quarts, vers l'arrière. L'eau est ensuite pressurisée par un rotor dans un tube, puis expulsée à l'extérieur de la poupe de l'embarcation. Le fait de tourner l'injecteur provoque un changement de direction du bateau lui-même.

Le sénateur Spivak: Nous aurions beaucoup de questions techniques sur les nouveaux designs à vous poser.

Monsieur Currie, accepteriez-vous de répondre à des questions écrites sur les nouveaux modèles?

M. Currie: Demandez à Mme Robson de m'appeler, ou communiquez avec moi.

La présidente suppléante: Monsieur Currie, allez-vous soumettre vos réponses au comité?

M. Currie: Certainement, avec grand plaisir.

La présidente suppléante: Merci de nous avoir présenté le point de vue de l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques et d'avoir partagé avec nous vos connaissances.

Honourable senators, Senator Spivak has a number of documents, letters and petitions, relating to Bill S-26. She is seeking agreement from the committee to table these documents as exhibits for the committee files.

Is that agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, June 12, 2002

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 5:31 p.m. to examine issues facing the intercity busing industry.

Senator Donald H. Oliver (*Deputy Chairman*) in the Chair.

[English]

The Deputy Chairman: I would like to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. I would like to extend a warm welcome to Mr. Neggers and Mr. Hadfield.

We are here to do a special study of intercity buses. As you know, the Minister of Transport, Mr. Collenette, asked this committee some time ago to undertake this study for reasons I will mention below. We started our work at the end of last year and began our public hearings last February. We are required to report before the end of 2002, and I am confident we will have sufficient time to adequately study these issues and develop recommendations. We do yet not have recommendations because we are still listening to witnesses such as you. We have heard from a number of other witnesses here in Ottawa, and in Montreal, Halifax, Vancouver, Calgary and Toronto.

This evening we will have two witnesses, one from the Saskatchewan Department of Highways and Transportation, and one from the Saskatchewan Transportation Company. The Government of Saskatchewan has taken an active role in providing public transportation in the province, and we look forward to seeing how it is working.

We have been asked to study intercity buses because the essence of the problem is that intercity bus ridership has been steadily declining for several decades. This decline is troubling because the bus mode is an important part of the passenger transportation system in this country.

The bus can go virtually anywhere. It is environmentally friendly and, historically, the bus mode has been a relatively cheap means of travel for many Canadians. There are several possible explanations for the decline. It could be that people are

Le sénateur Spivak détient des documents, des lettres et des pétitions afférentes au projet de loi S-26. Elle demande l'autorisation du comité pour les verser comme documents à l'appui dans les dossiers du comité.

Êtes-vous d'accord?

Des voix: D'accord.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 12 juin 2002

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 h 31 pour examiner les enjeux stratégiques touchant l'industrie du transport interurbain par autocar.

Le sénateur Donald H. Oliver (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président: Je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je voudrais souhaiter la bienvenue à M. Neggers et à M. Hadfield.

Nous menons actuellement une étude spéciale touchant l'industrie du transport interurbain par autocar. Comme vous le savez, le ministre des Transports, M. Collenette, a demandé à ce comité il y a quelque temps d'entreprendre cette étude pour les raisons que je vais évoquer dans quelques instants. Nous avons lancé cette étude à la fin de l'année dernière et nos audiences publiques ont commencé en février dernier. Nous sommes tenus de faire rapport avant la fin de 2002, et je suis convaincu que nous aurons suffisamment de temps pour approfondir tous les enjeux importants et élaborer des recommandations à ce sujet. Nous n'avons pas encore de recommandations à formuler, étant donné que nous recevons toujours des témoins comme vous. Nous avons déjà reçu les témoignages de plusieurs autres intervenants clés à Ottawa, ainsi qu'à Montréal, Halifax, Vancouver, Calgary et Toronto.

Ce soir, nous accueillons deux témoins, l'un du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan, et l'autre, de la Saskatchewan Transportation Company. Le gouvernement de la Saskatchewan participe activement à la prestation de services de transport public dans la province, et nous avons hâte de voir si cela donne des résultats positifs.

On nous a demandé de faire une étude sur l'industrie du transport interurbain par autocar en raison d'un problème particulier, à savoir que la clientèle de ce secteur d'activité est en baisse depuis plusieurs dizaines d'années. Cette baisse est d'autant plus inquiétante que le transport interurbain par autocar représente une composante importante du système du réseau de transport des voyageurs au Canada.

Les autocars peuvent aller à peu près n'importe où. De plus, c'est un moyen de transport à la fois écologique et, jusqu'ici relativement économique dont ont profité beaucoup de citoyens canadiens. Cette baisse s'explique de plusieurs façons différentes.

better off and are travelling in their own cars. It could be that more people are living in big cities, or there is too much government regulation or it varies too much from one province to another. That is what we are here to study, and we look forward to hearing from you. After you make your presentation, honourable senators will have a number of questions for you.

Mr. Carl Neggers, Assistant Deputy Minister, Policy and Planning Division, Saskatchewan Highways and Transportation: Thank you. We appreciate the opportunity to come to Ottawa today and make presentations on behalf of Saskatchewan.

Accompanying me is Mr. Jim Hadfield, the Chief Executive Officer of the Saskatchewan Transportation Company, STC. He is a sponsor of the principal scheduled carrier in Saskatchewan. STC is a government-owned bus carrier and the main vehicle for providing access to rural and remote areas throughout our province. Mr. Hadfield will be making his presentation subsequent to mine on behalf of STC and will be able to answer questions specific to STC, and I will field questions on behalf of the province on any policy-related concerns.

The basic position of the Government of Saskatchewan is to ensure access for both rural residents, who are dispersed over a wide geographic area, and residents in remote areas, such as Northern Saskatchewan, to reasonably priced bus service. Bus service is crucial for seniors who no longer drive and for low-income earners who do not use the automobile.

I propose to address four specific areas. First, I will outline bus regulations in Saskatchewan; secondly, I will provide a broad description of the bus industry within Saskatchewan; third, I will identify the major issues affecting that industry; and fourth, I will offer some thoughts on the future direction of bus regulation in our province.

My first point deals with the regulatory framework in Saskatchewan. Saskatchewan presently regulates both extra- and intra-provincial bus undertakings, including scheduled bus undertakings, charter buses, limousine service and special-use taxis in Northern Saskatchewan.

Carriers transporting passengers for hire on Saskatchewan highways typically require an operating authority certificate, or OAC, from the highway traffic board, our regulatory agency. Applicants need to demonstrate public need and necessity. Applications are advertised and can be opposed or challenged.

In considering applications, the board takes into account not only whether the public interest will be promoted, but also the fitness of the applicant based on safety records, adequacy of

Il est possible que les gens soient à présent plus aisés et préfèrent voyager dans leur propre voiture. Il est également possible que plus de gens habitent les grandes villes, ou que la réglementation gouvernementale soit excessive ou trop variable d'une province à l'autre. Voilà justement quelques-unes des questions que nous souhaitons approfondir, et nous avons donc hâte d'entendre vos observations. Après votre exposé, les honorables sénateurs auront des questions à vous poser.

M. Carl Neggers, sous-ministre adjoint, Division des politiques et de la planification, ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan: Merci. Nous sommes très heureux d'avoir été invités à venir à Ottawa pour faire un exposé au nom de la Saskatchewan.

Je suis accompagné de M. Jim Hadfield, président-directeur général de la Saskatchewan Transportation Company, soit la STC. Il s'agit du parrain du principal transporteur à horaire fixe de la Saskatchewan. La STC est une compagnie d'autocars qui appartient au gouvernement de la Saskatchewan, et le principal fournisseur de transport par autocar dans les régions rurales et éloignées. M. Hadfield fera donc un exposé au nom de la STC quand j'aurai terminé mes remarques liminaires, et il sera en mesure de répondre à des questions précises sur l'exploitation de cette compagnie; pour ma part, je répondrai à vos questions au nom de la province sur tout ce qui touche nos politiques provinciales.

La position de base du gouvernement provincial consiste à assurer à la population rurale, dispersée sur un vaste territoire, et des régions éloignées du nord de la province, un transport par autocar à prix raisonnable. L'autocar constitue un moyen de transport critique pour les personnes âgées qui ne conduisent plus, et pour les personnes à faible revenu qui n'ont pas de voiture.

Mon exposé compte quatre volets. D'abord, je vais aborder la réglementation des autocars dans la province; ensuite, je décrirai dans les grandes lignes le transport par autocar en Saskatchewan; troisièmement, je présenterai les grands enjeux du secteur de l'autocar en Saskatchewan; et quatrièmement, je formulerai des réflexions sur l'orientation future de la réglementation touchant ce secteur, du point de vue de la Saskatchewan.

Dans un premier temps, donc, je voudrais parler du cadre réglementaire de la Saskatchewan. À l'heure actuelle, la Saskatchewan réglemente les entreprises de transport intraprovincial et interprovincial par autocar, c'est-à-dire les autocars à horaire fixe, les autocars nolisés, les limousines et les taxis spéciaux utilisés dans le nord.

Les transporteurs qui facturent un service de transport de personnes sur les routes de la Saskatchewan ont normalement besoin d'un certificat d'exploitation (OAC) qui est délivré par la Commission du trafic routier, notre organe de réglementation. Les demandeurs doivent faire la preuve de l'utilité publique de leur service. Les demandes sont affichées publiquement et peuvent faire l'objet d'opposition.

En considérant les demandes, la Commission tient compte non seulement de l'intérêt public, mais également de la valeur du demandeur à partir de son dossier de sécurité, de la qualité de son

equipment and insurance. The highway traffic board requires every passenger service operator to comply with laws and regulations designed to protect customers of the service and the public interest.

Generally, transportation operators require four specific ingredients: a valid OAC issued by the highway traffic board, a proper vehicle registration and safety inspection, adequate insurance to protect passengers and a valid classification of driver's licence. The board issues OACs for a five-year period and automatically approves renewal if the holder can demonstrate fitness. The board may issue temporary OACs and authorities with special conditions to accommodate unique circumstances.

Carriers require board approval for passenger rates and for changes to frequency of service. In the past, the board thoroughly reviewed these rates. Currently, it accepts filed passenger rates unless they appear to be unreasonable.

The board no longer regulates rates for parcel and bus express, as this was deregulated in our province in January 1998. The OACs for scheduled bus undertakings list the points the carrier will serve. The OACs for charter bus undertakings include the type of service, the location of operating terminals, the location of storage of coaches, et cetera.

For some types of service, the OAC may stipulate vehicles not be fitted with taxi metres, and trips must be pre-booked at least two hours in advance to avoid conflict with municipally regulated taxis.

Saskatchewan has two major intra-provincial carriers: the Saskatchewan Transportation Company, and Greyhound Lines of Canada, or GLC. The provincial government established STC in 1946. It currently serves 275 communities throughout the province. The vast majority of these communities are in rural Saskatchewan, which, like other parts of rural Canada, is experiencing a decline and an aging population.

GLC serves communities on the two major highways between the Alberta and Manitoba boundaries, Highway No. 1, or the TransCanada, and Highway No. 16, the Yellowhead.

There are seven smaller schedule carriers that interline with STC and serve a number of rural communities. Approximately 74 carriers currently have authority for bus charter operations. Of this total, 56 have both intra- and extra-provincial authority, and 18 have intra-provincial authority. Some of these carriers may have authority to operate long-distance charters, but may not exercise it. For example, STC does not aggressively pursue charter bus service.

équipement et de ses assurances. La Commission exige d'un transporteur de passagers qu'il réponde aux lois et règlements destinés à protéger les voyageurs et le public.

En général, les exploitants doivent détenir: un OAC valide émis par la Commission; un permis d'enregistrement valide des véhicules et une inspection de sécurité; une assurance suffisante pour protéger les passagers; et un permis de conduire valide dans la catégorie requise. La Commission émet des OAC pour une période de cinq ans et en approuve automatiquement le renouvellement, si le détenteur peut faire la preuve de son aptitude. La Commission émet à l'occasion des OAC et des autorisations temporaires assorties de conditions spéciales pour répondre à des circonstances particulières.

Les transporteurs ont besoin de l'approbation de la Commission lorsqu'ils établissent leurs tarifs ou modifient la fréquence des dessertes. Par le passé, la Commission revoyait les tarifs en détail. À l'heure actuelle, elle accepte les tarifs soumis, à moins qu'ils ne paraissent déraisonnables.

La Commission ne réglemente plus les services de messageries, car elle a déréglementé le transport intraprovincial de marchandises en janvier 1998. Les OAC destinés aux entreprises de transport à horaire fixe donnent la liste des localités à desservir. Les OAC des entreprises de transport nolisé incluent normalement le type de service, l'endroit où se trouvent les terminus ou le lieu d'entreposage des autocars, et cetera.

Pour certains types de services, comme les navettes et les limousines aux aéroports, l'OAC peut préciser que les véhicules ne doivent pas être équipés d'un compteur et que les déplacements doivent être réservés au moins deux heures à l'avance, afin d'éviter les conflits avec les taxis sous réglementation municipale.

La Saskatchewan compte deux grandes compagnies d'autocars, soit la STC et Greyhound Lines of Canada (GLC). Le gouvernement provincial a créé la STC en 1946; cette entreprise dessert actuellement 275 localités de la province. La grande majorité de celles-ci se trouvent dans les régions rurales qui, comme dans les autres provinces, connaissent une diminution et un vieillissement de leur population.

La GLC dessert également les localités situées sur les deux grands axes routiers reliant l'Alberta au Manitoba: la route n° 1, la Transcanadienne, et la route n° 16, appelée col de la Tête-Jaune.

Il existe également sept petits transporteurs à horaire fixe qui assurent la correspondance avec la STC et desservent plusieurs autres localités rurales. Environ 74 transporteurs ont actuellement un permis de transport nolisé par autocar. Sur ce nombre, 56 disposent d'un permis intra et extraprovincial, tandis que 18 n'ont qu'un permis intraprovincial. Certains transporteurs ont l'autorisation d'exploiter un service nolisé sur de longues distances, mais la plupart ne le font pas. Par exemple, la STC n'est pas engagée de façon très active dans le service nolisé.

Following the Second World War, much of Saskatchewan's population relied on public transportation. A sparse and scattered population made it difficult for companies to serve a large part of our province profitably. As a result, many smaller communities had no public transportation services.

The government created STC to ensure that communities had access to reasonably priced bus transportation. The STC expanded rapidly and extended bus routes to many communities without bus service by using the revenues from profitable routes to subsidize the less profitable.

During the 1980s, bus passenger traffic decreased by about one quarter across the industry. STC's passenger traffic declined 50 per cent from 1980 to 1995. In response to declining markets, STC initiated a phased transition plan that included introducing smaller, more efficient coaches to its fleet, reducing the number of buses in the fleet, reducing the number of trips made on some of its routes and enhancing capacity for freight service by adding trailers to its buses.

STC provides regular discounts to senior citizens, and a low-cost \$55 per month medical pass for people who need to travel from rural communities to the bigger centres for prescribed medical treatment.

STC has also equipped several buses for the transportation of persons with physical handicaps. If a person requires a wheelchair-accessible bus service and phones ahead, STC will ensure that such a bus is put on the route for both the inbound and outbound legs of the trip.

In 1996, STC's operations were scrutinized as part of the Saskatchewan Crown review process. Analysis found that if the bus industry were deregulated, as proposed in Bill C-77, STC would lose an additional \$2 million per year. STC currently has two passenger routes that return a profit, five that are marginal and 21 that are non-commercial, or money losers. To meet costs on the passenger side, STC receives a government subsidy of approximately \$2 million a year for operating costs and \$2 million a year for capital costs.

STC estimates that if it were to run its operations solely on a cost-recovery per-route basis, over 204 communities would lose all service. Rural Saskatchewan would bear the brunt of the loss.

In a deregulated environment, STC is likely to face stiff competition from the new entrants on its more profitable main routes, such as Saskatoon-Regina and Saskatoon-Prince Albert. This will reduce STC's capacity to cross-subsidize less profitable routes and place pressure on the government to increase its subsidy to STC. This would be difficult in the current fiscal climate in our province.

Après la Seconde Guerre mondiale, la plus grande partie de la population de la Saskatchewan comptait sur le transport en commun. Comme cette population est très dispersée, il était difficile pour les entreprises privées d'en desservir la plus grande partie tout en demeurant rentable. Par conséquent, beaucoup de petites localités ne disposaient d'aucun service de transport en commun.

Le gouvernement a donc créé la STC afin que le plus de localités possible aient un accès au transport par autocar à prix raisonnable. La STC s'est développée rapidement et a étendu ses routes pour rejoindre beaucoup de localités non desservies, en utilisant le revenu des routes profitables pour subventionner les autres.

Pendant les années 80, la clientèle du secteur de l'autocar a diminué du quart environ dans la province. Celle de la STC a diminué de 50 p. 100 entre 1980 et 1995. Devant le déclin du marché, la STC a entrepris une rationalisation par étapes incluant l'introduction d'autocars plus petits et moins coûteux; la diminution de sa flotte d'autocars; la réduction des points d'arrêt sur certains itinéraires; et le développement du transport de colis par l'ajout de remorques aux autocars.

La STC consent en tout temps des rabais aux personnes âgées, et offre également un abonnement à coût modique aux personnes qui doivent se rendre en ville par autocar pour un traitement médical prescrit.

La STC a également équipé plusieurs autocars pour le transport des personnes handicapées. Si une personne en fauteuil roulant veut prendre l'autocar et qu'elle téléphone d'avance, l'entreprise lui assurera un autobus adapté sur sa route, à l'aller et au retour.

En 1996, les opérations de la STC ont fait l'objet d'une vérification dans le cadre de l'examen des sociétés d'État de la province. L'analyse effectuée a permis de constater que si le transport par autocar était déréglementé comme le proposait le projet de loi C-77 en 1999, la STC perdrait 2 millions de dollars de plus par année. À l'heure actuelle, seulement deux lignes de la STC génèrent un profit: cinq lignes ont un rendement marginal et 21 sont non commerciales ou déficitaires. Pour supporter les coûts du transport des voyageurs, la STC reçoit une subvention gouvernementale d'environ 2 millions de dollars par an pour l'exploitation et une autre d'environ 2 millions de dollars pour ses immobilisations.

La STC estime que si elle devait recouvrer les coûts sur chaque itinéraire, 204 localités desservies perdraient tout service. Les régions rurales de la Saskatchewan subiraient la plupart des pertes.

Dans un environnement déréglementé, la STC risque d'être vivement concurrencée par les nouveaux venus sur ses itinéraires les plus rentables, soit Regina-Saskatoon et Saskatoon-Prince Albert. Cela réduirait sa capacité d'interfinancer les lignes moins rentables et exercerait une pression pour que l'État accroisse ses subventions, ce qui serait très difficile dans le contexte financier actuel.

The alternative is to abandon several rural routes. This would have an adverse impact on the main users, such as senior citizens who no longer drive, lower-income people such as single parents, the unemployed and students. As you have heard from previous witnesses, the main users of scheduled bus service are the economically disadvantaged and, in Saskatchewan, the elderly.

My third point is a summation concerning potential deregulation. From the foregoing, it is evident that the main issues for Saskatchewan in a deregulated environment are a threat to reasonably priced access to bus service because of the inability of scheduled carriers to cross-subsidize their less profitable or non-profitable routes, the potential adverse impact on rural bus service because of low traffic volumes and the impact on seniors and the lower-income segment of the population who use the current system.

My final point is about future direction. I would now like to offer some thoughts on this as it relates to the industry in our province. Specifically, Saskatchewan supports the continued regulation of our bus service. However, if there is a move towards a more deregulated environment, we are prepared to modify our position with the implementation of a reverse onus test. Under this test, the onus would be on the carrier that opposes the application for scheduled service to demonstrate that the application would not be in the public interest. Currently, this onus is only on the applicant.

Saskatchewan can also agree to removing regulatory approval for routine schedule changes, provided the carrier notifies the public of the proposed changes well in advance.

The highway traffic board would continue to have the power to investigate complaints regarding schedule changes and service.

Saskatchewan will continue to require regulatory approval for schedule service reductions below the minimum stipulated in the OAC or abandonment of service.

Saskatchewan could support deregulation of charter bus service, if agreed to by other provinces, with adequate safeguards to prevent this service from undermining municipal licensing authority, mandatory safety, fitness and insurance standards for chartered operations.

Saskatchewan suggests the definition of bus as "a vehicle designed and built to transport 10 or more passengers." Saskatchewan proposes that charter bus operations with less than nine passengers within a municipality receive approval from that municipality before they can offer service. These safeguards would go a long way to prevent charter operations from undermining or circumventing municipal regulation of taxi service.

La seule autre solution serait d'abandonner plusieurs dessertes rurales. Cela aurait un impact négatif sur les grands utilisateurs que sont les personnes âgées qui ne conduisent plus, les personnes à faible revenu comme les mères monoparentales, les chômeurs et les étudiants. Comme d'autres témoins vous l'ont dit avant nous, les principaux utilisateurs des services d'autocar à horaire fixe sont des personnes défavorisées et, en Saskatchewan, les personnes âgées.

Le troisième volet de mon exposé consistera en un résumé des problèmes touchant la possibilité de déréglementation. De ce qui précède, il est évident que le transport par autocar en Saskatchewan connaîtrait les problèmes suivants dans un environnement déréglementé: l'accès au transport par autocar à prix raisonnable serait compromis, à cause de l'incapacité ou de la capacité réduite des transporteurs à horaire fixe de financer leurs lignes moins profitables ou déficitaires à partir des autres; un impact potentiellement négatif sur le service en région à cause de la faible clientèle; et l'incidence sur les personnes âgées et la population à faible revenu qui utilisent l'autocar.

Mon dernier point concerne l'orientation future de la réglementation. J'aimerais maintenant formuler quelques réflexions à cet égard, du point de vue du secteur du transport par autocar dans notre province. La Saskatchewan est en faveur du maintien de la réglementation du transport par autocar, mais si la décision est prise de déréglementer ce secteur, nous sommes disposés à modifier notre régime pour inverser la charge de la preuve, si bien qu'il appartiendrait aux transports qui s'opposent au service à horaire fixe de prouver que la demande ne serait pas d'utilité publique. À l'heure actuelle, la charge de la preuve repose uniquement sur le demandeur.

La Saskatchewan pourrait également supprimer la partie du règlement qui prévoit l'approbation des changements d'horaires, à condition que les transporteurs informent le public des changements proposés bien à l'avance.

La Commission du trafic routier aurait encore le pouvoir d'instruire les plaintes concernant les changements d'horaires et le service.

La Saskatchewan continuera d'exiger par voie réglementaire l'approbation de toute mesure entraînant une diminution du service à horaire fixe en deçà du minimum précisé dans l'OAC ou l'abandon d'un service.

La Saskatchewan pourrait déréglementer le transport nolisé, si d'autres provinces le font et s'il y a des garanties suffisantes pour empêcher que ce service ne mine le pouvoir des municipalités, en matière de taxis, par exemple, et pour faire en sorte qu'ils répondent aux exigences de sécurité, de qualité et d'assurances.

La Saskatchewan propose de définir l'autocar comme un véhicule conçu et construit pour transporter 10 passagers ou plus. La Saskatchewan propose également que les services d'autocar nolisés avec moins de neuf passagers à bord, dans les limites d'une municipalité, reçoivent l'approbation de cette municipalité avant de pouvoir offrir le service. Ces garanties feraient beaucoup pour empêcher le service nolisé de miner ou de contourner la réglementation municipale concernant les services de taxi.

Mr. Chair, thank you again for the opportunity to present Saskatchewan's perspective on the bus industry.

Mr. Jim Hadfield, President and Chief Executive Officer, Saskatchewan Transportation Company: On behalf of the Saskatchewan Transportation Company, I thank you for this opportunity to address the important issue of intercity bus deregulation.

I would like to start by bringing to this committee a brief history of our company and an overview of where it is today.

The Saskatchewan Transportation Company, STC, is a Crown corporation of the Province of Saskatchewan founded in 1946 by Order in Council. It has operated continually since then. In the 1940s and 1950s, and even through the 1960s, STC played a fundamental role in providing transportation in Saskatchewan. Our province, while vast in area, is relatively sparse in terms of population. There was a lot of need, whether medical, commercial or personal, for people to travel from town to town, or town to city. STC offered the most viable mode for this travel.

Things began to change in the 1970s, however. Shifting demographics meant an increasing depopulation of our rural areas and more people moving into the cities. That trend continues today.

In addition, increased prosperity for both the province and its residents saw a large upswing in private vehicle ownership and well-maintained highways on which to operate them.

The result of these factors was that fewer people needed STC to meet their transportation needs. The committee will know that STC is not alone. This trend has been noticed by bus companies across the nation, even across all of North America, and shows no sign of reversing. As a result of these changes, STC has been losing money for more than 20 years now.

In years past, attempts were made to address this problem by growing revenues with the introduction of such things as executive shuttle bus service and overnight courier service. All such attempts were disappointments.

In 1997-98, the company took a more fundamental approach: "sticking to our knitting." STC is fundamentally a passenger bus service for rural Saskatchewan, and that is what we decided to concentrate on.

The first step was that the government wrote off the company's accumulated indebtedness to it and prohibited it from deficit budgeting in the future. Instead, it agreed to pay us a yearly operating grant. In exchange, STC agreed to cut its expenses to live within a grant ceiling. However, we were not allowed to cut expenses when it came to providing passenger service. We had to maintain the same level of service as existed in 1987. It was difficult to control expenditures when the largest expense, over-the-roads operations of buses, could not be touched. We met the

Monsieur le président, merci encore de nous avoir donné l'occasion de présenter le point de vue de la Saskatchewan sur le transport par autocar.

M. Jim Hadfield, président-directeur général, Saskatchewan Transportation Company: Au nom de la Saskatchewan Transportation Company, je désire vous remercier de l'occasion qui m'est donnée cet après-midi de vous parler de l'importante question de la déréglementation du transport par autocar.

J'aimerais commencer par vous présenter un bref historique de notre compagnie et un aperçu de ses activités à l'heure actuelle.

La Saskatchewan Transportation Company, STC, est une société d'État de la province fondée en 1946 par décret. Elle n'a jamais cessé de fonctionner depuis. Dans les années 40, 50 et même 60, la STC a joué un rôle essentiel dans la prestation de services de transport dans la province de la Saskatchewan. Notre province est très étendue et relativement peu peuplée. Il y avait beaucoup de raisons de tout ordre, soit médicales, commerciales et personnelles, qui incitaient les citoyens à se déplacer entre les petites localités ou entre leur localité et la ville et la STC offrait la solution la plus viable pour ce type de transport.

À partir de 1970, la situation a commencé à changer. Le dépeuplement de nos campagnes s'est accru, car de plus en plus de gens déménageaient en ville. Cette tendance continue aujourd'hui.

En outre, la prospérité accrue de la province et de sa population a fait croître substantiellement le taux de motorisation, ainsi que la longueur des routes bien entretenues sur lesquelles rouler.

L'interaction de tous ces facteurs fait que de moins en moins de personnes ont besoin de la STC pour assurer leurs besoins de transport. Le comité sait certainement que la STC n'est pas seule dans son cas. Cette tendance s'observe dans toutes les régions du pays, et même dans toute l'Amérique du Nord. Et cette tendance ne semble pas vouloir s'inverser. À cause de tous ces changements, la STC perd de l'argent depuis plus de 20 ans.

Par le passé, on a tenté de répondre à ce problème en augmentant les revenus, avec la création de services tels que les navettes de classe affaires et les services de messageries de nuit. Mais ces tentatives ont toutes échoué.

En 1997-1998, la compagnie a décidé de se concentrer sur ce qu'elle faisait le mieux, un peu selon le proverbe: «Chacun son métier et les vaches seront bien gardées.» La STC est d'abord et avant tout une compagnie d'autocars assurant des services à la population rurale de la Saskatchewan, et c'est là-dessus que nous avons décidé de concentrer nos efforts.

Comme première étape, le gouvernement a radié la dette accumulée de la compagnie et lui a interdit les déficits à l'avenir. Il a convenu de lui verser une subvention d'exploitation. En contrepartie, la STC a accepté de couper ses dépenses et de ne pas dépasser le budget correspondant au montant de sa subvention. Cependant, nous n'avons pas eu le droit de couper nos dépenses lorsqu'il s'agissait de fournir le transport aux passagers. Nous devons maintenir le même niveau de service qu'en 1997. Comme vous pouvez l'imaginer, il est difficile de

challenge, however, and our overall expenses at the end of fiscal year 2001 were 23 per cent lower than in 1997. We did this by cutting and curtailing all discretionary spending, eliminating half our out-of-scope staff, and replacing our truck courier service with trailers attached to our buses. Our overall loss for 2001, including cash shortfall and depreciation, was \$3.4 million, compared to 8.6 million in 1997. Our yearly operating loss is about half that experienced by the municipal transit systems in each of Saskatchewan's two major cities.

At the same time, STC, along with every other company, has faced inflationary pressure, the two largest factors being increases in fuel and staff costs. We have managed to absorb these increases for the most part. By 2000, we found the company was cut virtually to the bone, and there were no places left for cutting discretionary spending.

In 2001, the government gave us limited authority to make service reductions based on business needs.

We removed about 62,000 miles from service by reducing frequency to low-demand scheduled service and eliminated service to only one community. In 2002, we are planning to eliminate about 107,000 miles with no communities seeing their service eliminated.

At the end of 2001, STC was servicing 275 Saskatchewan communities on 28 bus routes, running about 3.3 million miles per year or about 5.3 million kilometres. We have 206 agents operating in rural Saskatchewan; we employ a staff of 237; we maintain depots in Regina, Saskatoon and Prince Albert; and we have service garages in Regina and Saskatoon.

We have a fleet of 38 coaches, ranging in size from 55-seat buses to 15-seat vans, four of which are equipped with wheelchair lifts that could be made available on any route upon request. That is STC today.

The question before the committee is: What would STC look like in a deregulated marketplace? Let me begin by saying that we at STC do not fear deregulation. We run a lean, efficient company that is prepared to meet any competition head on. We are not only a business. As a Crown corporation, we are also responsible for delivering on public policy commitments, and it is in this area that we believe deregulation could have the biggest impact.

STC currently has two routes that are profitable. There are another five routes that are marginal, which is to say that in any given month, they could be running at a slight profit or loss. The remaining 21 routes are non-commercial. Our revenue stream is evenly split between our passenger services and parcel express

contrôler les dépenses lorsque le principal poste budgétaire, l'exploitation des autocars sur route, est intouchable. Cependant, nous avons relevé le défi: nos dépenses totales pour l'exercice 2001 ont été inférieures de 23 p. 100 à ce qu'elles avaient été en 1997. Nous y sommes parvenus en coupant ou en réduisant toutes les dépenses discrétionnaires, en éliminant la moitié de notre personnel non essentiel, et en assurant notre service de messageries par des remorques attachées aux autocars, plutôt que par camion. Ainsi en 2001, notre perte globale, y compris les insuffisances de trésorerie et la dépréciation, a été de 3,4 millions de dollars, comparativement à 8,6 millions de dollars en 1997. Notre perte d'exploitation dans l'année est environ le tiers de celle des compagnies municipales de transport en commun de Regina et de Saskatoon.

Au cours de cette même période, la STC, comme toutes les autres compagnies, a subi les conséquences d'une poussée inflationniste, les deux plus importants facteurs à cet égard étant les augmentations du prix du carburant et des dépenses salariales. Nous avons réussi à absorber ces augmentations, pour l'essentiel. Cependant, en l'an 2000, nous avons déjà réduit les coûts au minimum et il n'y avait plus de marge de manoeuvre pour couper les dépenses discrétionnaires.

En 2001, le gouvernement nous a donné le pouvoir limité de procéder à des réductions de service en fonction de nos besoins commerciaux.

Ainsi nous avons retranché quelque 62 000 milles des trajets parcourus en réduisant la fréquence des services à horaire fixe à faible demande et en supprimant la desserte d'une seule localité. En l'an 2002, nous prévoyons d'éliminer quelque 107 000 milles, sans suppression de desserte.

À la fin de 2001, la STC desservait 275 localités de la province sur 28 lignes, en parcourant environ 3,3 millions de milles par année, soit environ 5,3 millions de kilomètres. Nous avons 206 agents en région, un effectif de 237 employés, des gares routières à Regina, Saskatoon et Prince Albert, en plus de nos ateliers d'entretien à Regina et Saskatoon.

Nous disposons de 38 autocars, dont la taille va de 15 sièges à 55 sièges, et dont quatre sont équipés d'élévateur à fauteuil roulant qu'on peut mettre à la disposition de n'importe quelle ligne sur demande. Voilà donc, en résumé, la situation de la STC aujourd'hui.

La question que doit se poser le comité est la suivante: de quoi la STC aurait-elle l'air dans un marché déréglementé? Laissez-moi dire d'abord que la STC ne craint pas la déréglementation. Notre compagnie est économique et efficace et elle est prête à concurrencer n'importe qui. Cependant, nous ne sommes pas seulement une entreprise. Comme société d'État, nous avons également la responsabilité de respecter nos engagements politiques, et c'est dans ce domaine que la déréglementation pourrait à notre avis avoir le plus d'impact.

À l'heure actuelle, la STC dispose de deux lignes rentables. Cinq autres sont marginales, ce qui veut dire que pour un mois donné, elles peuvent faire un léger profit ou un léger déficit. Les 21 itinéraires qui restent sont non commerciaux. Nos revenus sont partagés à peu près également entre le service de passagers et la

services. Express revenues more than pay for their operating costs and the profit is used to pay corporate overhead and, to a degree, subsidize passenger operations. The passenger revenues do not pay for passenger service expenses, which is why we require a government subsidy.

Other than Greyhound, there are five private companies offering bus service in the province, four of which interline with STC. They are small operations with 12-seat to 15-seat vans. There were others operating in the province, but they closed their doors because they could not make a profit. There are areas of the province where, in the late 1980s and early 1990s, STC terminated service and no private operators came forward to pick up the running rights. Simply stated, the anecdotal evidence would show that, should STC withdraw service from smaller rural communities, no private operators would come forward to take over that service.

In that case, STC would be "cherry-picked" on its two profitable routes and on some of its five marginal routes. While we feel we can be competitive with any private operator, the existence of competition suggests that you would see some loss of business. The only question is: How much of a loss? If there were seepage to completion, STC would not only lose its passenger dollars, but would also lose its freight dollars.

Our overall revenues would decline. Some of our services could move from the marginal to the non-commercial designation, and perhaps even from the profitable to the marginal designation. There would be less profit from parcel express to cross-subsidize passenger operations.

That would leave us with two unpalatable options: to further eliminate service in rural Saskatchewan or to ask the government for an ever-increasing subsidy. Despite all the best intentions of any government, it will reach the point where enough is enough, as with the federal government in the case of passenger rail service.

Were the grant requests to become too high, the government would be faced with instructing STC to abandon service or to close its doors. If STC operates as a Crown corporation that loses money and cannot meet its public policy obligations to provide service to rural Saskatchewan, the logical choice is to abandon it. Whether the government were to sell the company or close it down, I would suggest the results would be the same. In a very short time, Saskatchewan would have a bus service that would consist of one or two private operators with service on the Regina-Saskatoon-Prince Albert corridors, and possibly one or two small operations in the rural areas.

However, without STC in place to connect the province, there would be no depots to interline the services and no network of agents to coordinate customer needs. In short, there would be no

livraison de colis. Les revenus provenant des colis dépassent les coûts d'exploitation de ces services; les bénéfices servent donc à payer les frais généraux et, jusqu'à un certain point, à subventionner le transport des passagers. Les revenus provenant du transport des passagers ne couvrent pas les dépenses à ce chapitre, et c'est pour cette raison qu'il nous faut une subvention du gouvernement.

À part Greyhound, il y a cinq compagnies privées d'autocars dans la province, dont quatre offrent des correspondances avec la STC. Il s'agit de petites compagnies, exploitant surtout des fourgonnettes de 12 à 15 sièges. Il y a eu d'autres compagnies d'autocars dans la province. Elles ont fermé leurs portes parce qu'elles n'étaient pas rentables. Il existe des secteurs où, entre la fin des années 80 et le début des années 90, la STC a supprimé certains services sans que d'autres exploitants privés ne se proposent pour reprendre les droits de desserte. En d'autres termes, les indices nous font croire que si la STC éliminait le service des petites localités rurales, aucun exploitant privé ne s'empresserait de le reprendre.

Dans ce cas, les deux lignes rentables de la STC et une partie de ses cinq lignes partiellement rentables seraient reprises. Même si nous estimons être à même de concurrencer n'importe quelle compagnie privée, la présence même de la concurrence donne à penser que nous perdriions une partie de nos clients; la question est de savoir combien nous en perdriions? Sous l'action de la concurrence, la STC ne perdrait pas seulement des dollars voyageurs, elle perdrait également des dollars marchandises.

Nos revenus bruts diminueraient, certaines de nos lignes passeraient de marginales à non rentables, et peut-être même des itinéraires rentables deviendraient marginaux; le transport des colis générerait moins de profits pour subventionner le transport des voyageurs.

Cela nous laisserait deux choix déchirants: éliminer davantage de services en région ou demander au gouvernement d'augmenter constamment les subventions. En outre, malgré les meilleures intentions d'un gouvernement, on finit par arriver au point où plus rien n'y fait, comme le gouvernement fédéral dans le cas du service ferroviaire voyageurs.

Si les subventions demandées devenaient trop considérables, le gouvernement devrait demander à la STC d'abandonner certains services ou de fermer ses portes. Si la STC, comme société d'État, ne peut pas faire honneur aux obligations qu'elle a contractées vis-à-vis du public pour ce qui est d'offrir des services de transport dans les régions rurales de la Saskatchewan, le choix logique serait d'y renoncer. Que le gouvernement veuille vendre la compagnie ou simplement la fermer, le résultat serait à mon avis le même. En très peu de temps, le service d'autocars en Saskatchewan serait réduit à une ou deux compagnies privées offrant du transport dans le corridor Regina-Saskatoon-Prince Albert, et peut-être sur une ou deux petites lignes dans les régions rurales.

Cependant, sans la STC pour relier toute la province, il n'y aurait ni gares routières pour les correspondances, ni de réseau d'agents pour coordonner les besoins des voyageurs. Bref, il n'y

bus passenger network in the province, with only a small group of people enjoying any service at all.

Fewer and fewer people seem to need our service each year. Consider those people who do rely on STC: seniors, students and the economically disadvantaged. While fewer of those people need our service each year, the ones that do, need it more than ever.

I would like to address the items brought up by my colleague, Assistant Deputy Minister Neggers. First, on the operating authority certificate or running rights, STC agrees with the position of reverse onus on the granting of running rights. Where we see the preservation of our exclusivity to be important to the company, we will do whatever we can to prove our case and to preserve our rights. In cases where exclusivity is not as crucial, we would be less likely to run into a dispute.

Concerning economic deregulation, STC is a Crown corporation, and the people of Saskatchewan demand a certain degree of transparency and accountability from Crown corporations. If the highway traffic board in Saskatchewan lost the responsibility to regulate passenger fares, it is highly likely that the government would regulate STC's fares through some other agency. This would put us at a disadvantage in a competitive environment, in that our fares would be regulated and those of our competition would not.

On the issue of safety regulation, STC feels very strongly that the safety of our passengers is our number one concern and so we apply a very high standard of maintenance and safety checks to our equipment. We would continue to do this regardless of the regulatory environment in the province. However, we do feel that it would be beneficial for the industry as a whole if rigid safety regulations were in force and enforced.

We are not opposed to the deregulation of charter bus service. Although we do charter work, it is not our primary line of business. We do not aggressively compete with private charter operators in the province, and all of our charters are with customers who approach us. We do not advertise for the business and we do not designate coaches or staff to the charter business. If some group approaches us and we have a coach and a driver available, we will gladly take the contract.

In recent years, the amount of charter business we do has been increasing, but this is because of STC's reputation for safety and reliability. We do not see where deregulation would have any impact on this line of business.

With respect to taxi operators, STC has no authority to operate within municipal limits and is not looking for such authority. As such, the point is moot.

aurait plus de réseaux de transport par autocar dans la province, et seulement un petit groupe d'utilisateurs pouvant profiter du service d'autocars.

En fait, de moins en moins de gens semblent avoir besoin de services d'autocar chaque année. Cependant, il faut tenir compte de la situation des personnes qui comptent sur la STC: les personnes âgées, les étudiants, et les personnes économiquement défavorisées. Si moins de gens ont besoin de nos services chaque année, ceux qui en ont besoin en ont besoin plus que jamais.

Je voudrais maintenant aborder les questions soulevées par mon collègue, le sous-ministre Neggers. D'abord, en ce qui concerne le certificat d'exploitation ou les droits de circulation, la STC est d'accord pour inverser la charge de la preuve lors de l'attribution des droits d'exploitation. Là où nous jugeons que la protection de notre exclusivité est importante pour la compagnie, nous ferons tout pour prouver le bien-fondé de nos arguments afin de protéger ses droits. Là où l'exclusivité n'est pas aussi cruciale, nous risquons moins de nous trouver en conflit.

Quant à la question de la déréglementation économique, la STC est une société d'État et la population saskatchewanaise exige un certain degré de transparence et de responsabilisation. Si la Commission du trafic routier de la Saskatchewan perdait la responsabilité de réglementer les tarifs voyageurs, il est fort probable que le gouvernement déciderait de réglementer les tarifs de la STC par le biais d'un autre organisme. Cela nous mettrait en position désavantageuse dans un contexte concurrentiel, où nos tarifs seraient réglementés alors que ceux de nos concurrents ne le seraient pas.

Sur la question de la réglementation de la sécurité, la STC croit fermement que la sécurité du public voyageur a la priorité absolue et, par conséquent, nous appliquons à notre équipement une norme très élevée d'entretien et de contrôle de sécurité. Nous continuerons à le faire, peu importe le contexte réglementaire dans la province. Cependant, nous sommes convaincus qu'il serait avantageux pour tout le secteur du transport par autocar d'avoir des règlements de sécurité rigoureux et bien appliqués.

Nous ne nous opposons pas à la déréglementation du transport nolisé. Nous sommes actifs dans ce créneau, mais ce n'est pas notre principal secteur d'activité. Ainsi nous ne concurrençons pas férocelement les exploitants de services nolisés dans la province; nous nolisons des autocars aux clients qui nous en font la demande. Nous ne faisons pas de publicité pour ce service, pas plus que nous affectons des autocars ou du personnel au transport nolisé. Si un groupe nous en fait la demande, et qu'il y a un autocar et un chauffeur disponibles, nous acceptons volontiers le contrat.

Ces dernières années, le transport nolisé a augmenté, mais ce à cause de la réputation de sécurité et de fiabilité de la STC. Nous ne croyons pas que la déréglementation aurait un impact quelconque sur ce type d'activité.

En ce qui concerne les taxis, la STC n'a aucun pouvoir pour exploiter un service à l'intérieur des limites municipales, et ne cherche pas à obtenir ce genre d'autorisation. Cette question est donc sans objet pour nous.

This concludes my remarks. Mr. Neggers and I would be happy to answer any questions you may have.

The Deputy Chairman: On page 3 of your report, Mr. Hadfield, you say that in years past, attempts have been made to address the problem by growing revenues with the introduction of such things such as executive shuttle bus service and overnight courier service, and that all such attempts were disappointments. Why were they disappointments?

Mr. Neggers: The cost of operating the service was far greater than the revenues generated.

The Deputy Chairman: Did you market and promote the service?

Mr. Hadfield: I believe they did, but I was not with the company then. They heavily marketed the shuttle bus service, I believe. I do not know exactly what happened. It was an early morning return service to Saskatoon, and then the time was changed. I do not know why. When that happened, the response was negative and the service was abandoned.

The Deputy Chairman: You were basically a cross-subsidized business. Some people have suggested that if rural scheduled service has to be subsidized, the government should subsidize it directly rather than utilizing cross-subsidization. The government should contract a carrier to do it through a competitive tender. Have you considered this in Saskatchewan? What do you think might be the advantages or disadvantages of such an approach?

Mr. Neggers: We have not considered that at this time. The direct subsidy is through STC, and alternatives would need to be explored. We have not done that.

The Deputy Chairman: Do you think it would be a good suggestion to explore and put things out to tender? Would that not be good business in Saskatchewan?

Mr. Neggers: I would have to look at what advantages it would employ from a policy perspective, so I would rather not comment.

Senator Callbeck: Mr. Hadfield, on page 11, you mentioned that you do charter work, but do not aggressively pursue it. Is that because you are subsidized and do not want to be in competition with the private sector?

Mr. Hadfield: The present government believes that it is a sensitive area, and it is exactly the case that they do not wish us to enter into competition with the private sector.

Senator Callbeck: Is ridership going up or down? Do you have any figures on that?

Voilà qui termine mon exposé. M. Neggers et moi-même sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

Le vice-président: À la page 3 de votre mémoire, monsieur Hadfield, vous dites que par le passé, vous avez tenté de répondre au problème en augmentant les revenus, avec la création de services comme des navettes de classe affaires et un service de messageries de nuit, mais que toutes ces tentatives ont échoué. À votre avis, pourquoi n'ont-elles pas donné les résultats escomptés?

M. Neggers: C'est simple: les coûts d'exploitation du service dépassaient de loin les revenus qui en découlaient.

Le vice-président: Avez-vous cherché à faire du marketing et à commercialiser le service en question?

M. Hadfield: Je pense que oui, mais je ne travaillais pas pour la compagnie à l'époque. Je pense qu'ils ont fait beaucoup de promotion concernant leur service de navette. Je ne sais pas au juste ce qui est arrivé. C'était un service d'aller-retour à Saskatoon qui était offert très tôt le matin, et tout d'un coup, les heures ont changé. Je ne sais pas pourquoi. Quand cela s'est produit, les clients ont mal réagi et le service a fini par être abandonné.

Le vice-président: Vous étiez donc essentiellement une compagnie de services interfinancés. Certains prétendent que si le service à horaire fixe en milieu rural doit être subventionné, c'est le gouvernement qui devrait le subventionner directement, au lieu de passer par l'interfinancement. Autrement dit, le gouvernement devrait lancer un appel d'offres et choisir un entrepreneur pour assurer ce service. Avez-vous envisagé cette possibilité en Saskatchewan? En ce qui vous concerne, quels seraient les avantages et les inconvénients d'une telle démarche?

M. Neggers: Non, nous n'avons pas encore envisagé cette possibilité-là. La subvention gouvernementale est versée directement à la STC, et il faudrait donc qu'on examine d'autres éventuelles solutions de rechange. Nous ne l'avons pas encore fait.

Le vice-président: À votre avis, conviendrait-il de faire un peu d'exploration en lançant un appel d'offres? Vous ne pensez pas que ce serait avantageux pour le plan purement commercial?

M. Neggers: Il faudrait que je me penche justement sur les avantages potentiels d'une telle démarche du point de vue de l'intérêt public; par conséquent, je préfère ne pas me prononcer là-dessus.

Le sénateur Callbeck: Monsieur Hadfield, à la page 11, vous dites que vous assurez un service de transport nolisé, mais que vous ne concurrencez pas féroce les autres exploitants de ce genre de service. Est-ce parce que vous êtes subventionnés et que vous ne souhaitez pas concurrencer les entreprises privées?

M. Hadfield: En ce qui concerne le gouvernement actuel, c'est une question délicate, si bien qu'il préfère que nous ne concurrencions pas directement les entreprises privées.

Le sénateur Callbeck: Et est-ce que votre clientèle augmente ou se rétrécit? Avez-vous des chiffres là-dessus?

Mr. Hadfield: Ridership is going down by anywhere between 4 and 6 per cent a year. We currently carry approximately 300,000 riders a year, and it has dropped approximately 5 per cent a year.

Senator Callbeck: What about your fares? Are they comparable with the train? I realize that there would be no train in many of these places.

Mr. Hadfield: There is no train service at all in Saskatchewan. Our fares actually are slightly lower than the Western Canadian average. We try to keep our fares in line with that. Most of our routes are short hauls, versus our major competition, for which of course we are also an agent, Greyhound Bus Lines. They have long-haul routes. Our mileage rates are the same, but there are some administrative costs that are added to the ticket. We try to keep the minimum charge low for the short-haul passengers, who in the majority of cases are seniors and the economically disadvantaged.

Senator Callbeck: You mentioned using smaller vehicles on some of your routes. Is there a problem with illegal vans operating in Saskatchewan?

Mr. Hadfield: Illegal vans? Not that I am aware of.

Senator Callbeck: You do not have people buying a van and taxiing people from one location to another?

Mr. Hadfield: If that is case, it is not been brought to our attention.

The Deputy Chairman: You said that other than Greyhound, there are five other companies offering bus service in Saskatchewan, four of which interline with STC. You indicate they are small operations, mostly operating with 12- to 15-seat vans. Are they profitable? How do their fees compare with yours?

Mr. Hadfield: Their fees are similar to ours. As far as I know, they are making money, or else they would not be in business. Most of them are owner-operated vehicles, so they have no staff. There was another service that actually terminated this year. The difficulty comes when there is a need for capital replacement of the equipment. The owner-operator has extreme difficulty in coming up with the necessary funds to replace the van and trailer.

The Deputy Chairman: What new public policies would it take in Saskatchewan to see the emergence of a lot of new small vans?

Mr. Hadfield: In my opinion, there would have to be a funding agency because operators could not do it on their own. It has been tried, and they failed.

The Deputy Chairman: More subsidization?

M. Hadfield: Notre clientèle baisse d'environ 4 à 6 p. 100 chaque année. Nous transportons actuellement environ 300 000 voyageurs par année, mais notre clientèle diminue d'environ 5 p. 100 chaque année.

Le sénateur Callbeck: Et qu'en est-il de vos tarifs? Sont-ils comparables aux tarifs ferroviaires? Je sais très bien qu'aucun service ferroviaire n'est disponible dans la plupart de ces localités.

M. Hadfield: Non, il n'y a pas de service ferroviaire du tout en Saskatchewan. En fait, nos tarifs sont légèrement inférieurs à la moyenne de l'ouest du Canada. Nous essayons de nous aligner là-dessus. Nous assurons surtout un service de transport sur de courtes distances, par rapport à notre principal concurrent, soit Greyhound Bus Lines, pour lequel nous agissons également à titre d'agent. Cette compagnie assure des services de transport sur de longues distances. Nos tarifs de kilométrage sont les mêmes, mais certains coûts administratifs viennent s'ajouter au prix du billet. Nous essayons de faire en sorte que les tarifs minimums pour le service à courte distance restent faibles, car la plupart des personnes qui ont recours à ce service sont des personnes âgées et des personnes défavorisées sur le plan économique.

Le sénateur Callbeck: Vous avez dit que vous utilisez de plus petits véhicules sur certaines lignes. Y a-t-il un problème en Saskatchewan en ce qui concerne les services de transport par mini-fourgonnettes illégales?

M. Hadfield: Avec des mini-fourgonnettes illégales? Non, pas que je sache.

Le sénateur Callbeck: Donc, il n'arrive pas que des gens s'achètent une mini-fourgonnette pour assurer un service de transport d'une localité à l'autre?

M. Hadfield: Si cela existe, disons que nous n'avons pas été mis au courant du problème.

Le vice-président: Vous avez dit qu'à part Greyhound, il y a cinq autres compagnies qui assurent un service de transport interurbain par autocar en Saskatchewan, dont quatre qui offrent des correspondances avec la STC. Vous dites qu'il s'agit de petites compagnies, exploitant surtout des fourgonnettes de 12 à 15 places. Sont-elles profitables? Leurs tarifs comment se comparent-ils aux vôtres?

M. Hadfield: Leurs tarifs sont semblables aux nôtres. Autant que je sache, ces compagnies font des bénéfices, sinon elles n'offriraient pas un tel service. Dans la plupart des cas, les véhicules appartiennent aux exploitants, si bien qu'ils n'ont pas vraiment de personnel. Un autre service a été supprimé cette année. Le problème se pose lorsqu'il faut remplacer le matériel. Le propriétaire exploitant a souvent du mal à trouver les fonds nécessaires pour remplacer la mini-fourgonnette et la remorque.

Le vice-président: Quelles politiques faudrait-il adopter en Saskatchewan pour favoriser l'émergence d'un grand nombre de services reposant sur l'utilisation de mini-fourgonnettes?

M. Hadfield: À mon avis, il faudrait qu'un organisme finance ce genre de services, car les exploitants n'y arriveraient pas sans aide. Ce genre de chose a déjà été essayé, et ce fut un échec.

Le vice-président: Donc, il faut de plus fortes subventions?

Mr. Hadfield: You raised that issue before, and I question that, because without STC's agency and depot infrastructure, you have a group of independents. You need that infrastructure to operate. I raise the example of someone travelling from somewhere in Southeast Saskatchewan, like Estevan, to somewhere in Northwest Saskatchewan, like North Battleford. How do they buy a ticket when travelling on a number of small carriers from place to place? It is the same issue with freight.

The Deputy Chairman: At first blush, you sounded as if you were a little top heavy with people, but I presume that most of your 206 agents are not full-time, eight-hours-a-day agents?

Mr. Hadfield: They are commissioned agents. They operate businesses within communities in Saskatchewan, and they provide the agency service more as a service to the community. There are few standalone agencies.

Senator Gustafson: I wanted to compliment you on a very good report and welcome you here. Coming from Saskatchewan, I know there is no question that we are in a unique situation. Without STC, we are in trouble in covering the necessary rural routes.

I want to commend you on the parcel service. We get parts out of Edmonton, Saskatoon and Regina on just about overnight service. That is very good service.

If this committee were to recommend deregulation, you indicated that it would not really have too much effect, or would it?

Mr. Hadfield: It would. On the face of it, as I said, we estimate two of our routes, and maybe up to five of the marginal routes, would be cherry picked. The question is why would we run service on the same route if somebody else were running it. That leaves us in a difficult position. Because of our public policy obligations, we would have to continue to provide service to the other non-profitable routes, and therefore we would require a greater subsidy because we would no longer have cross-subsidization from the profitable routes. It raises the question of whether the service should continue. If it becomes too costly for the province, then it would be abandoned and there would be no service.

Senator Gustafson: The whole issue of rural development and people living in rural areas will be a greater challenge in the future. That seems to be the indication.

Can the provincial treasury endure this kind of thing indefinitely? Did you say it was \$3 million?

M. Hadfield: C'est ce que vous m'avez demandé tout à l'heure, et je dois dire que je n'en suis pas convaincu, car sans l'infrastructure et les gares routières de la STC, vous n'auriez qu'un groupe d'entreprises indépendantes. Or, il leur faut cette infrastructure pour assurer des services. Je cite l'exemple de quelqu'un qui veut aller d'une localité comme Estevan dans le sud-est de la Saskatchewan à une autre localité se trouvant dans le nord-ouest de la Saskatchewan, comme North Battleford. Comment cette personne ferait-elle pour prendre un billet si elle devait passer d'un petit transporteur à l'autre, d'une localité à l'autre? C'est la même chose pour le transport des marchandises.

Le vice-président: À première vue, on aurait dit que vous aviez peut-être trop de personnel, mais je présume que la plupart de vos 206 agents ne sont pas des employés à plein temps qui travaillent huit heures par jour, n'est-ce pas?

M. Hadfield: Ce sont des agents qui touchent une commission. Ils dirigent une entreprise dans différentes localités de la Saskatchewan, et ils assurent des services au nom de l'agence surtout dans l'intérêt du public. Il y a peu d'agences indépendantes.

Le sénateur Gustafson: Je tiens à vous féliciter pour votre excellent rapport et à vous souhaiter la bienvenue au comité. Étant moi-même de la Saskatchewan, je sais que notre situation est unique. En l'absence de la STC, nous aurions du mal à desservir les lignes essentielles en milieu rural.

Je voudrais aussi vous féliciter pour votre service de livraison de colis. Nous avons ce service de messageries de nuit depuis Edmonton, Saskatoon et Regina. C'est un excellent service.

Si le comité devait recommander la déréglementation, d'après ce que vous disiez, cela n'aurait pas beaucoup d'effet, ou est-ce que je me trompe?

M. Hadfield: Si, il y aurait un effet. Comme je vous le disais tout à l'heure, il nous semble, à prime abord, que deux de nos itinéraires principaux, et peut-être jusqu'à cinq itinéraires marginaux seraient repris par d'autres exploitants. Et la question qu'on doit se poser est celle-ci: pourquoi aurions-nous envie de desservir une ligne si un autre exploitant assure ce service? Cela nous met donc dans une situation difficile. Vu nos obligations envers le public, il nous faudrait continuer à desservir les autres lignes non rentables, si bien que nous aurions besoin d'une subvention plus importante, étant donné que nous ne pourrions plus les financer grâce aux revenus générés par les lignes rentables. On peut à ce moment-là se demander si cela vaut la peine de continuer d'offrir le service. Si ce service devient trop coûteux pour la province, on peut supposer qu'il sera abandonné et qu'il n'y aura plus de service.

Le sénateur Gustafson: Toute la question du développement rural et surtout la situation des gens qui vivent en milieu rural constitueront des défis plus importants à l'avenir, d'après ce qu'on observe actuellement.

Le Trésor provincial peut-il continuer indéfiniment à financer ce genre de chose? Il s'agit de 3 millions de dollars, vous dites?

Mr. Hadfield: It is \$2 million of operating and \$2 million of capital per year, approximately.

Senator Gustafson: What is the answer?

Mr. Neggers: You have to consider that most of our submission on modal activity is primarily premised on market behaviour and competitive aspects, but there is the subtlety of providing service to disadvantaged locations where there is rural depopulation, shifts in medical services and access to other, alternative social requirements. When we look at the bus industry as the last bastion of hope for passenger alternatives, particularly in an aging demographic and a declining market situation, it does not seem to allow for greater levels of competition. The more competition you allow into this market, the more you dilute it and the more difficult you make it for service providers like STC to provide access at an affordable price to the people in those remote or rural communities. That is what this is all about from a policy perspective, from Saskatchewan's viewpoint.

Senator LaPierre: This has been very instructive. Everything from Saskatchewan is instructive. You said you had 300,000 users. What percentage of the rural population of Saskatchewan does that represent?

Mr. Hadfield: It is difficult to answer that because we have repeat users. We count our passengers based on legs.

Senator LaPierre: What is cherry picking? You said you would be cherry picked. I do not understand what that means.

Mr. Hadfield: It is slang terminology. Competition would enter the profitable routes.

Senator LaPierre: And your profitable routes are from Saskatoon to?

Mr. Hadfield: Regina to Saskatoon and Saskatoon to Prince Albert.

Senator LaPierre: In that corridor?

Mr. Hadfield: Yes.

Senator LaPierre: Tell me about your native communities. Does your company serve them?

Mr. Hadfield: We serve some native communities in Northern Saskatchewan. However, there are also some independents that operate taxi services to those communities. A scheduled service that departs at a certain time may or may not be convenient when there is a taxi service available. Quite often, the taxi service is used more than our bus service.

Senator LaPierre: In the Aboriginal communities?

Mr. Hadfield: Yes.

M. Hadfield: C'est environ 2 millions de dollars pour nos frais de fonctionnement et 2 millions de dollars pour les immobilisations chaque année.

Le sénateur Gustafson: Et quelle est la solution, selon vous?

M. Neggers: Je vous rappelle que nos observations touchant l'activité modale s'appuient surtout sur le comportement du marché en général et la concurrence, mais il y a aussi la question plus délicate du service qu'il faut assurer aux localités rurales défavorisées qui subissent le phénomène du dépeuplement et le déplacement des services médicaux vers d'autres centres, de même que l'accès à d'autres services sociaux essentiels. Si on considère que le secteur interurbain par autocar semble être le dernier espoir des citoyens qui ont besoin de solutions de rechange au niveau du transport, notamment dans le contexte du vieillissement de la population et de la baisse de la clientèle, eh bien, on doit conclure que ce secteur ne peut pas supporter un niveau de concurrence plus élevé. Plus on favorise la concurrence dans ce marché, plus on le dilue et plus il devient difficile pour des fournisseurs comme la STC de garantir l'accès à un prix abordable aux habitants des localités éloignées ou rurales. Du point de vue de l'intérêt public, c'est ça l'élément essentiel, en ce qui concerne la Saskatchewan.

Le sénateur LaPierre: J'ai trouvé cette discussion fort instructive. Tout ce qui émane de la Saskatchewan est instructif. Vous avez dit que vous avez 300 000 utilisateurs. Cela correspond à quel pourcentage de la population rurale de la Saskatchewan?

M. Hadfield: Je peux difficile répondre à cette question parce que nous avons des utilisateurs réitérants. Nous comptons les voyageurs en fonction de chaque tronçon.

Le sénateur LaPierre: Que signifie l'expression anglaise «cherry picking»? Vous avez dit que c'est ça qui vous arriverait. Je ne comprends pas ce que ça veut dire.

M. Hadfield: C'est une expression que nous employons dans notre industrie. Cela veut dire que les concurrents reprendront les lignes rentables, mais uniquement celles-ci.

Le sénateur LaPierre: Et vos lignes rentables sont entre Saskatoon et...?

M. Hadfield: Entre Regina et Saskatoon et Saskatoon et Prince Albert.

Le sénateur LaPierre: Dans ce corridor-là?

M. Hadfield: Oui.

Le sénateur LaPierre: Parlez-moi de vos collectivités autochtones. Votre compagnie dessert-elle les itinéraires dans ces collectivités-là?

M. Hadfield: Nous desservons certaines collectivités autochtones du nord de la Saskatchewan. Cependant, il y a aussi des compagnies indépendantes qui assurent des services de taxi à ces collectivités-là. Un service à horaire fixe avec des heures de départ fixes peut ne pas sembler bien commode lorsqu'on a accès à un service de taxi. Très souvent, les gens prennent plus volontiers un taxi que l'autocar.

Le sénateur LaPierre: Dans les collectivités autochtones?

M. Hadfield: Oui.

Senator LaPierre: Because it is more convenient for them?

Mr. Hadfield: Yes.

Senator LaPierre: Could the taxi service be an instrument that the Saskatchewan government could look at to ease the burden of subsidization in smaller communities? If this taxi service works for the native communities, would it not work for other small communities that are not necessarily Aboriginal?

Mr. Neggers: I am not convinced that the natives use the taxi service because it works for them. I think it is their only choice. In a lot of cases, our reserves are off the mainstream. In Southern Saskatchewan particularly, reserves are on the grid system and not the paved highway system. They are not close to rural centres. The only way that they can access major rural centres and the large urban centres is via customized services that taxis provide. Some of the reserves have their own taxi services. A scheduled service that is more on the beaten path is really not accessible to them.

Senator LaPierre: Do you do school busing? Do you take kids from a rural community to an urban centre to school? Is that possible?

Mr. Neggers: There are bus services.

Senator LaPierre: Your company does not do that?

Mr. Hadfield: No.

Senator LaPierre: You do not do any interprovincial routes except through your charter operations?

Mr. Hadfield: That is right.

Senator LaPierre: Why are you not more aggressive about your charter services? I am sorry you explained that it was because it would upset Greyhound.

Mr. Hadfield: It is not Greyhound. There are independent charter companies within the province. It is a very sensitive issue. Personally speaking, I believe there is an opportunity for our company in that area.

Senator LaPierre: Your masters allow you —

Mr. Hadfield: It is based on demand. We provide the service for those who approach us.

Senator LaPierre: Philosophically speaking, if I live in rural Saskatchewan, do I have a right to transportation paid for out of the public coffers, or should I find my own transportation and go wherever I want to go? Is it a right?

Le sénateur LaPierre: Parce qu'ils trouvent ça plus commode?

M. Hadfield: Oui.

Le sénateur LaPierre: Le gouvernement de la Saskatchewan ne pourrait-il pas envisager d'employer ce genre de service de taxi comme instrument pour alléger le fardeau du subventionnement dans les petites localités? Si les collectivités autochtones sont satisfaites de ce service de taxi, pourquoi n'en serait-il pas de même pour d'autres petites localités qui ne sont pas forcément autochtones?

M. Neggers: Je ne suis pas convaincu que les Autochtones recourent au service de taxi parce qu'ils en sont satisfaits. À mon avis, ils n'ont pas le choix. Dans bien des cas, leurs réserves sont un peu éloignées. Dans le sud de la Saskatchewan notamment, ils ont encore un réseau routier qu'on appelle le système du damier dans bien des réserves, et non le réseau d'autoroutes macadamisées. Ces réserves ne se trouvent pas près des centres ruraux. Donc, pour les Autochtones qui y habitent, la seule façon d'accéder aux grands centres ruraux et urbains est de recourir aux services spécialisés, comme ce service de taxi. Certaines réserves ont leur propre service de taxi. Donc, un service d'autocar à horaire fixe qui dessert surtout les lignes principales ne leur est pas vraiment accessible.

Le sénateur LaPierre: Est-ce que vous assurez aussi un service de ramassage scolaire? Vous arrive-t-il d'emmener des enfants qui vivent en milieu rural à une école qui se trouve dans un centre urbain? Est-ce possible?

M. Neggers: Il existe déjà des services de ce genre.

Le sénateur LaPierre: Donc, votre compagnie n'offre pas ce genre de service?

M. Hadfield: Non.

Le sénateur LaPierre: Et vous ne desservez pas non plus de lignes interprovinciales, à part par l'entremise de votre service nolisé?

M. Hadfield: C'est exact.

Le sénateur LaPierre: Et pourquoi ne cherchez-vous pas à promouvoir activement votre service nolisé? Oui, je me rappelle: vous nous expliquiez que Greyhound ne serait pas très content.

M. Hadfield: Ce n'est pas juste Greyhound. Il y a d'autres compagnies indépendantes de services nolisés dans la province. C'est une question très délicate. Personnellement, je pense qu'il y a des possibilités intéressantes pour notre compagnie dans ce domaine.

Le sénateur LaPierre: Vos maîtres vous permettent...

M. Hadfield: C'est une question de demande. Nous assurons ce service à ceux qui nous en font la demande.

Le sénateur LaPierre: Sur le plan du principe, si j'habite dans une région rurale de la Saskatchewan, ai-je le droit de faire payer mes services de transport par le Trésor public, ou devrais-je être tenu de trouver mes propres moyens de transport pour aller où je veux? À votre avis, s'agit-il d'un droit?

Mr. Neggers: It is not a right. It is the difference between having a choice and not having one. We make it clear that when people make a choice to live somewhere based on transparent decision criteria, so be it. People, industries and governments make choices based on available criteria. They make logical choices based on their best interests.

It is different when you live in a certain community, things are transformed and you have no say in or control over it. You are desperately trying to cope, in terms of your quality of life, with the constant expectations of communities about accessing particular markets and moving people to certain places to get needed services, such as medical services, that used to be there and are no longer. I do not say it is a right. However, I think there is an obligation to provide transitional services for people who are stuck in situations beyond their control.

The choice of the Government of Saskatchewan is that, as rural Saskatchewan transforms itself from circa 1946 to 2002 to 2025, it must be done in a meaningful way. With the aging demographic, our government feels there is an obligation to do that.

Senator LaPierre: When I am good in the Senate, I am allowed to go to the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. From the few times I have been at that committee, I have learned that there is a great crisis in the rural areas of our country, and I suspect in yours more than any other. That is my judgment and may not be correct. Is it not therefore the responsibility of society as a whole to assess the viability of rural areas? If I talk here any longer, I will start evangelizing about broadband — I will not do that. Do you not think that is a responsibility that deregulation may seriously affect? If that is a political question, do not answer it.

Mr. Neggers: There is probably politics in any response that you could give. A couple of things have occurred in rural Saskatchewan or rural Canada. One is that technology has moved us to where we wanted to go, but we were not ready to go there. The result is that technology has liberated us to do more with less in rural Saskatchewan. Unfortunately, that more with less has had a profound impact on the communities and the way of life in rural Saskatchewan. Most producers and farm families understand that. However, it is difficult to accept when you have lived in a certain environment and that starts to dissipate.

When we talk about diversification and change, it is easy to change when you are accustomed to a certain way of doing things. The advent of the computer is a good example. If you grew up with a computer, you will be more apt to use it in your business. If

M. Neggers: Non, ce n'est pas un droit. Cela concerne la différence entre le fait d'avoir le choix ou de ne pas l'avoir. La situation est claire lorsque des gens font le choix de vivre quelque part en fonction de critères tout à fait transparents, et c'est normal. Les gens, les industries et les gouvernements font des choix en fonction des critères disponibles. Ils font des choix logiques selon ce qui correspond le mieux à leurs intérêts.

Mais c'est différent si vous habitez une localité et que la situation change, sans que vous ayez eu votre mot à dire là-dessus. Là vous vous trouvez face à un problème que vous avez du mal à gérer, du point de vue de votre qualité de vie et de votre accès à des marchés particuliers et à des services essentiels, comme les services médicaux, services qui étaient assurés autrefois mais ne le sont plus; à cet égard, les diverses collectivités ont certaines attentes. Je ne dis pas que c'est un droit. Mais je pense qu'on a l'obligation d'assurer des services provisoires aux gens qui se trouvent dans une situation indépendante de leur volonté.

Donc, le gouvernement de la Saskatchewan a décidé qu'à mesure que les régions rurales de la Saskatchewan se transforment, qu'on parle de la transition entre 1946 à 2002, ou de 2002 à 2025, il faut que cette transformation s'opère de façon raisonnable. Face au vieillissement de la population, notre gouvernement estime qu'il a l'obligation d'assurer ce service.

Le sénateur LaPierre: Quand je suis sage au Sénat, on me permet d'assister aux audiences du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Même si j'ai assisté à peu de réunions du comité en question, j'ai appris qu'il y a actuellement une grande crise dans les régions rurales du Canada, et j'ai l'impression que la crise est peut-être plus grave dans votre province que dans toutes les autres régions du pays. Ça, c'est mon avis, et je peux très bien me tromper. Est-ce donc la responsabilité de la société dans son ensemble de déterminer la viabilité des régions rurales? Si je continue à parler, je vais commencer à prêcher les avantages du réseau à large bande, et je ne veux pas faire ça. À votre avis, s'agit-il d'une responsabilité qui pourrait être compromise en cas de déréglementation? Si vous jugez cette question trop «politique», n'y répondez pas.

M. Neggers: De toute façon, il y aura sans doute un élément politique dans toute réponse qu'on pourrait vous donner. Plusieurs changements se sont opérés dans les régions rurales de la Saskatchewan et du Canada en général. D'abord, les progrès technologiques sont tels que nous pouvons aller où nous voulons, mais nous n'étions pas prêts à y aller. Donc, ces progrès nous ont libérés en nous permettant de faire plus avec moins en milieu rural en Saskatchewan. Malheureusement, cette nouvelle approche suppose qu'on peut faire davantage avec moins, a eu un profond impact sur les localités et le mode de vie des régions rurales de la Saskatchewan. La plupart des producteurs et familles agricoles le savent. Mais c'est tout de même difficile à accepter, lorsqu'on a vécu dans un certain milieu et que ce dernier commence à disparaître.

Quand nous parlons de diversification et de changement, il est évidemment facile à changer quand on a déjà l'habitude de travailler d'une certaine façon. L'avènement de l'ordinateur en est un bon exemple. Si vous avez grandi avec un ordinateur, vous

you did not, are 55 years of age and looking at retiring, yet all your capital is invested in a certain way of doing business — and that has a low value now — it makes it difficult for you to exit. You must almost maintain it to survive. Some people are very locked in to a situation.

The government and public service must make sure that they do not put additional burdens on the communities and that they assist in the transition, to the extent possible. However, we have to keep in mind that government's ability to provide is limited by its revenue stream. A classic example is our use of STC, which is a good balance between trying to maintain a service and minimizing the cost to government.

Senator Gustafson: On the subject that was raised here, I think that our neighbours to the south have given us an example. The United States federal government takes a lot more responsibility for the rural areas in North Dakota and Montana — in fact, they take full responsibility. It appears to me that our provincial administrations do not have the wherewithal to deal with the highways and the vast challenges in a province like Saskatchewan or Manitoba. I think we are not far from the day when the federal government and provincial governments will have to recognize this and come to the table with some solutions.

Mr. Neggers: I think you would garner great support from us. Our view is that, living in Saskatchewan, we are just about as far away from the world markets as you can get in this country. We rely almost exclusively on an efficient transportation network, and it is intermodal — it is not just rail, air or road; they need to work together. There has to be healthy, robust competition between and within the modes. However, it cannot be a destructive kind of competition that promotes monopolistic behaviour, which we see in some of the modes.

Our hope is that if we all work together — it is not just governments but also the private sector — investing in the appropriate infrastructure and regulatory frameworks, we will be far better off. Our concern with the federal government is that it has responsibility for a number of the modes and takes vast revenue streams from them. However, it does not provide sustained investment in infrastructure, which is a capital asset that depreciates on an ongoing basis.

Roads, rail, airports, seaports all need ongoing reinvestment to stay competitive in the global marketplace. If we lose that, we become less than competitive; we lose our position, and it is hard to regain it.

serez plus susceptible de l'utiliser dans votre entreprise. Par contre, si vous n'avez pas appris à vous en servir quand vous étiez jeune, vous avez 55 ans et envisagez de prendre votre retraite, mais que tout votre capital est investi dans une entreprise qui fonctionne d'une certaine façon — et qui n'a plus qu'une faible valeur — vous pourrez difficilement vous en retirer. Vous êtes pratiquement obligé de continuer à travailler pour survivre. Et c'est justement le cas de certaines personnes.

Le gouvernement et la fonction publique doivent donc éviter d'imposer une charge supplémentaire à ces localités-là et plutôt les aider à traverser cette période de transition, dans la mesure du possible. En même temps, il ne faut pas oublier que la capacité du gouvernement d'assurer cette aide est limitée par ses rentrées de trésorerie. L'exemple classique serait le recours à la STC, qui représente un juste équilibre entre la nécessité de maintenir un service et de minimiser le coût de ce service pour le gouvernement.

Le sénateur Gustafson: Sur le même sujet, je pense que nos voisins du Sud nous ont justement donné l'exemple. Le gouvernement fédéral américain assume beaucoup plus de responsabilité à l'égard des régions rurales du Dakota du Nord et du Montana — en fait, il assume toute la responsabilité. Il me semble que nos administrations provinciales n'ont pas les ressources nécessaires pour assumer l'entière responsabilité des routes et relever les importants défis qui se présentent dans une province comme la Saskatchewan ou le Manitoba. À mon avis, le gouvernement fédéral et les administrations provinciales devront bientôt se rendre à l'évidence et négocier des solutions viables. Nous serions très favorables à une telle proposition.

M. Neggers: À notre avis, on ne peut être plus loin des marchés mondiaux qu'en Saskatchewan. Nous dépendons presque totalement d'un réseau de transport efficace, et c'est un réseau intermodal — pas juste par rail, air ou route; il faut que les trois modes soient bien coordonnés. De plus, il faut une concurrence saine et robuste entre les différents modes et à l'intérieur de chaque mode. Mais il ne faut pas que ce soit une forme de concurrence destructive qui favorise un comportement monopolistique, comme ce que nous observons dans certains modes à l'heure actuelle.

Nous espérons que si nous réussissons à travailler de façon coopérative — pas juste les gouvernements, mais les intervenants du secteur privé — pour investir dans l'infrastructure et le régime de réglementation les plus appropriés, ce sera mieux pour tout le monde. Notre préoccupation concernant le rôle du gouvernement fédéral découle du fait que ce dernier est responsable de plusieurs modes de transport ce qui lui permet de toucher des recettes très importantes. Par contre, le fédéral n'investit pas régulièrement dans l'infrastructure, alors qu'il s'agit d'un bien immobilisé qui se déprécie en permanence.

L'ensemble de notre infrastructure — routière, ferroviaire, aéroportuaire et portuaire — doit bénéficier de réinvestissement permanent pour que nous puissions demeurer concurrentiels sur les marchés mondiaux. Si nous perdons cette capacité, nous devenons moins concurrentiels, et une fois que nous aurons perdu notre part de marché, nous pourrions difficilement la récupérer.

From a Western perspective, particularly as it relates to Saskatchewan, cooperation with the municipalities, federal government, provincial government and industry is imperative in the transportation network.

The Deputy Chairman: I wanted to ask a supplementary to Senator LaPierre's probing question about the right of rural people in Saskatchewan to bus transportation.

You said the majority of people who use buses in Saskatchewan are seniors, the disabled, students and people without a lot of means. When you have cross-subsidization in an economically regulated regime, it seems users are subsidizing users. If the users are the disabled, seniors and people who do not have a lot of money, it seems fundamentally unfair and poor public policy to have the poor subsidizing the poor.

Could you comment on that?

Mr. Neggers: To a certain degree, your analysis is correct, except that we do put an additional \$4 million of public funds into the operation of STC, \$2 million for operating and \$2 million for capital. There is some cross-subsidization, but there is also some direct subsidization by the government.

The additional \$4 million annually put into the company reduces the degree of cross-subsidization there might otherwise have been.

The Deputy Chairman: Should the state not have every citizen contributing to help those who are disabled, and not just those who are in need? That is my question. What is the best public policy?

Mr. Neggers: In a perfect world? I am not quite sure.

In Mr. Hadfield's presentation, he talked about subsidization by freight. That comes from industry, and people who are utilizing the movement of goods. From a public policy perspective, it is always better, when we do subsidize, that it is for the greatest good and the contribution is from the greatest number within the province, and certainly not the disadvantaged. However, in this case, there is a direct commitment from the province and there is cross-subsidization from other sources, not just the users.

The Deputy Chairman: Is the province's commitment going to continue?

Mr. Neggers: I do not have any indication that it is going to change.

En ce qui concerne les gouvernements de l'Ouest, et notamment celui de la Saskatchewan, la collaboration avec les municipalités, le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et l'industrie est essentielle dans le contexte de notre réseau de transport.

Le vice-président: Je voudrais poser une question qui fait suite à celle soulevée par le sénateur LaPierre, qui concernait le droit des populations rurales de la Saskatchewan à bénéficier d'un service de transport par autocar.

Vous avez dit que la majorité des gens qui prennent l'autocar en Saskatchewan sont des personnes âgées, des handicapés, des étudiants ou des gens qui ont des moyens limités. Si vous autorisez l'interfinancement dans le cadre d'un régime à réglementation économique, on dirait que certains utilisateurs subventionnent les services d'autres utilisateurs. Si on parle d'utilisateurs qui sont des handicapés, des personnes âgées et des gens à faible revenu, il me paraît fondamentalement injuste et contraire à l'intérêt public d'avoir un système qui force les pauvres à subventionner les pauvres.

Qu'en pensez-vous?

M. Neggers: Votre analyse est juste jusqu'à un certain point, sauf que nous investissons 4 millions de dollars de plus de deniers publics pour financer les activités de la STC, soit 2 millions de dollars pour les frais de fonctionnement, et 2 millions de dollars pour les immobilisations. Il y a de l'interfinancement jusqu'à un certain point, mais nous bénéficions également d'une subvention directe du gouvernement.

Donc, cet apport financier additionnel de 4 millions de dollars par an réduit le degré d'interfinancement qui pourrait exister autrement dans la compagnie.

Le vice-président: L'État ne devrait-il pas faire en sorte que chaque citoyen fasse sa part pour aider les handicapés, et pas uniquement les personnes nécessiteuses? Voilà ma question. Quelle politique serait vraiment dans l'intérêt du public?

M. Neggers: Dans un monde parfait? Je n'en suis pas sûr.

Dans son exposé, M. Hadfield a parlé du financement de certaines activités grâce aux revenus du service marchandises. Ça, c'est le point de vue de l'industrie, et de ceux qui sont concernés par le mouvement des marchandises. En ce qui concerne l'intérêt public, à mon avis il est toujours préférable, lorsqu'on décide de subventionner un service, qu'on ait à l'esprit l'intérêt supérieur de la population et qu'autant de citoyens que possible dans une province donnée, mais certainement pas les personnes défavorisées, participent au financement. Seulement, en l'occurrence, on parle d'un engagement financier qui vient directement de la province et d'interfinancement grâce à d'autres sources de crédits, pas uniquement des revenus générés par les utilisateurs.

Le vice-président: L'engagement de la province sera-t-il maintenu?

M. Neggers: Je n'ai pas eu d'indication jusqu'à présent qu'il serait susceptible de changer.

Senator LaPierre: Did you say that your profitable routes help subsidize your unprofitable routes?

Mr. Hadfield: That is correct. We only have two that are profitable.

Senator Phalen: When we were in Calgary, one of the companies there indicated to us that they were able to use large buses in some of the rural areas because of their parcel service. Is that your experience?

Mr. Hadfield: It is a delicate balance. We actually look at the amount of freight service that we provide on a particular route, and also at the number of passengers. Fortunately, we have been able to downscale the size of our coaches to 22 passenger, 33 passenger, and in some cases 15. We also enjoy the benefit of being able to pull a trailer. That has been able to satisfy the demand. Therefore, our operating costs for that unit are less than putting in a large coach on the run, where the freight would be in the belly of the bus, underneath it.

Senator Phalen: Do you carry mail?

Mr. Hadfield: No.

Senator Phalen: There is an increase in the use of 7-passenger vans in Nova Scotia, and there are no regulations covering them. The province has started to draft regulations in respect of those vehicles and institute safety checks. These vans pick passengers up at their home and take them from Sydney to Halifax, which is about 250 to 260 miles. They are charging about \$25 or \$30 for the trip.

Would that type of service work in rural Saskatchewan?

Mr. Hadfield: It is debateable. I believe that in some cases it might, but our experience has been, particularly with freight, that you have to have some sort of an interline agreement. You need the infrastructure.

When smaller carriers go from point A to point B, point B is not necessarily the destination. There may be a point C to which that carrier does not go. Who is going to point C from B? That is the problem we face. That is why I do not think the smaller operations would work. We do have smaller carriers presently, but they enjoy an interline agreement with us and, in turn, with Greyhound, to access that network.

Senator Phalen: Are you saying that people use them as feeder lines?

Mr. Hadfield: Yes. In the areas where service has been abandoned, our experience has been that no private operators are knocking at the door to take over that service because there are insufficient volumes.

Le sénateur LaPierre: Avez-vous dit tout à l'heure que vos lignes rentables vous aident à subventionner vos lignes non rentables?

M. Hadfield: C'est exact. Nous n'en avons que deux qui sont rentables.

Le sénateur Phalen: Lorsque nous étions à Calgary, les représentants d'une compagnie qui est implantée là-bas nous disaient qu'ils peuvent utiliser de gros autocars dans certaines régions rurales grâce à leur service de livraison des colis. Est-ce qu'il en va de même pour vous?

M. Hadfield: Il s'agit d'établir un équilibre délicat, ce qui n'est pas facile. Nous tenons compte du volume généré pour le service marchandises que nous assurons sur telle ligne, ainsi que du nombre de voyageurs. Heureusement, nous avons pu utiliser des autocars plus petits, c'est-à-dire à 22 places, 33 places, et même 15 places, dans certains cas. Nous trouvons également avantageux de pouvoir utiliser des remorques. Voilà qui nous a permis de satisfaire la demande. Ainsi nos frais d'exploitation pour cette unité sont inférieurs qu'ils ne le seraient si nous devions utiliser un gros autocar pour cette ligne, où les marchandises seraient transportées sous l'autocar.

Le sénateur Phalen: Est-ce que vous transportez également du courrier?

M. Hadfield: Non.

Le sénateur Phalen: Le recours aux mini-fourgonnettes à sept places est en hausse en Nouvelle-Écosse, alors qu'il n'existe aucune réglementation visant ce type de véhicule. La province a commencé à rédiger des règlements pour ce genre de véhicule et a imposé des vérifications de sécurité. Ces mini-fourgonnettes vont chercher les voyageurs chez eux pour les emmener de Sydney à Halifax, soit une distance de 250 ou 260 milles. Ils font payer 25 \$ ou 30 \$ à leurs clients.

Pensez-vous que pourriez offrir ce genre de service dans les régions rurales de la Saskatchewan?

M. Hadfield: Ce n'est pas sûr. Dans certains cas, peut-être, mais selon notre expérience, notamment en ce qui concerne le service marchandises, il faut tout de même une sorte d'accord intercompagnies. Il faut avoir l'infrastructure.

Lorsque de petits transporteurs assurent un service entre deux localités, A et B, B n'est pas nécessairement la destination. Peut-être qu'il y a une localité C à laquelle ce transporteur n'assure pas le service. Qui va donc desservir l'itinéraire entre C et B? C'est ça le problème. C'est pour cette raison qu'à mon avis, les petites compagnies ne représentent pas une solution. Nous avons actuellement un certain nombre de petits transporteurs, mais ils bénéficient d'un accord intercompagnies qu'ils ont conclu avec nous et avec Greyhound, qui leur permet d'accéder au réseau.

Le sénateur Phalen: Êtes-vous en train de nous dire que les gens y ont recours à titre de service ou de ligne d'apport?

M. Hadfield: Oui. Dans les régions où les services ne sont plus assurés, d'après ce que nous avons constaté, les exploitants privés ne se bousculent pas pour reprendre le service, étant donné que les volumes sont insuffisants.

Senator Phalen: Your vans carry 12 to 15 passengers.

Mr. Hadfield: They are operating on non-profitable routes, because that is public policy.

The Deputy Chairman: You said earlier they were making a profit.

Mr. Hadfield: They are still operating. I do not have access to their financial statements.

Senator Adams: You mentioned that some of the passengers are going to the hospital. We had a witness a couple of weeks ago from a seniors' organization, and they had difficulties in rural areas in getting to the hospital. How does the system work? You do not go right to the hospital in the city on the bus. Do you have any other vans that go to the hospital?

Mr. Hadfield: Our system allows for a companion to go with them. We provide the coach, which comes to our depot. Once they are within the city, there are a number of services available there. There is a taxi and a paratransit service. We do not get involved in that.

Senator Adams: You mentioned some of the reservations. Do you have scheduled services for some of the reservations?

Mr. Hadfield: We provide service to two or three up North, yes.

Senator Adams: How about the handicapped persons? Do you have any of your buses equipped for them? We saw a new one in Calgary, and it cost over \$10,000 for the hydraulics.

Mr. Hadfield: We have four coaches that are accessible, and the use of those coaches is based on a request. Somebody would phone in and request that the coach be placed on the route on a certain date.

Senator Adams: Do you take more than one person, or do you have to have a separate bus for each one?

Mr. Hadfield: If there is one call, we send the bus.

Senator Adams: Can you take more than one?

Mr. Hadfield: Oh yes, we can take more than one.

Senator Adams: You mentioned freight. Do you contract with the post office?

Mr. Hadfield: No.

Senator Adams: I live in a small community. If I need parts for a machine, they come from Winnipeg by airplane.

Le sénateur Phalen: Et vos mini-fourgonnettes ont de 12 à 15 places.

M. Hadfield: Elles sont utilisées pour les lignes non rentables, parce que c'est dans l'intérêt du public d'offrir ce service.

Le vice-président: Vous avez dit tout à l'heure que ceux qui exploitent ces lignes-là font des bénéfices.

M. Hadfield: Disons que ce service est encore disponible. Je n'ai évidemment pas accès à leurs états financiers.

Le sénateur Adams: Vous avez dit que certains de ces voyageurs ont recours au service pour se rendre à l'hôpital. Nous avons justement reçu un témoin il y a quelques semaines qui représentait un organisme de personnes âgées, qui nous expliquait que les aînés qui vivent en milieu rural ont souvent du mal à se rendre à l'hôpital. Comment ça marche alors? Je suppose que l'autocar ne vous emmène pas directement à l'hôpital de la ville. Y a-t-il d'autres mini-fourgonnettes qui assurent ce service jusqu'à l'hôpital?

M. Hadfield: Avec notre compagnie, ces personnes peuvent être accompagnées. Nous assurons le service par autocar jusqu'à la gare routière. Une fois qu'elles se trouvent en ville, elles peuvent avoir recours à plusieurs types de services. Il y a les taxis et le service de transport semi-collectif. Nous n'assurons pas ces services-là.

Le sénateur Adams: Vous avez aussi parlé des réserves. Offrez-vous des services à horaire fixe dans certaines réserves?

M. Hadfield: Oui, nous assurons ce service dans deux ou trois réserves qui se trouvent dans le Nord.

Le sénateur Adams: Et qu'en est-il des handicapés? Avez-vous des autocars qui sont équipés pour les fauteuils roulants? Nous en avons vu un neuf à Calgary, dont l'appareil élévateur avait coûté plus de 10 000 \$.

M. Hadfield: Nous avons quatre autocars qui sont accessibles aux personnes handicapées mais les citoyens qui ont besoin de ce service doivent en faire la demande. Donc, quelqu'un nous appelle pour demander qu'un autocar de ce type desserve telle ligne, tel jour.

Le sénateur Adams: Transportez-vous plus d'une personne à la fois, ou prévoyez-vous un autocar distinct pour chaque personne qui le demande?

M. Hadfield: Si une seule personne nous appelle, nous envoyons l'autocar spécialement équipé.

Le sénateur Adams: Mais vous pouvez transporter plus d'une personne?

M. Hadfield: Oui, certainement.

Le sénateur Adams: Vous avez parlé du service marchandises. Avez-vous des contrats avec le bureau de poste?

M. Hadfield: Non.

Le sénateur Adams: J'habite une petite localité. Si j'ai besoin de pièces pour une machine, il faut qu'on me les envoie par avion depuis Winnipeg.

Mr. Hadfield: If we service the community and they require a part, then the supplier would take it to our depot and we would ship it.

Senator Adams: Do some of the buses have a trailer?

Mr. Hadfield: Yes. The bigger buses have an undercarriage where we carry freight in addition to luggage, and if there is an over-abundance of freight, all our coaches are able to pull a trailer.

Senator Adams: In some of the smaller communities up North, say 50 people or so, the post office used to subsidize bringing in dry goods. Can you tell me what kind of margin you are making just on the freight, not including passengers? You do not have any other company that supplies stuff to the smaller communities?

Mr. Hadfield: The profit margin on the freight varies. It depends how many times the package is handled, because if an agent handles it, he gets a certain percentage or a flat fee for that. It depends on the size and weight of the package. Overall, our freight business is profitable and it pays for the administration of the company. There is a small amount, once that is covered, that actually cross-subsidizes the passenger side to keep our government subsidy down.

Senator Adams: We live in a rural area in the Arctic. When they bring in a 737 plane, it can only take about 28 passengers, and the rest is freight. I wonder whether you have competition in carrying to some of the rural areas.

Mr. Hadfield: The freight business is a deregulated environment.

Senator Gustafson: I wanted to thank you for a very good presentation, typical of all Saskatchewanians.

The Deputy Chairman: I think you can tell by the variety of questions that have come from all senators that you have stimulated them and provoked good questions, and I thank you for coming. It has been appreciated.

The next scheduled meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications is next Tuesday at 9:30 a.m. and will be a continuation of the intercity busing special study.

The committee adjourned.

M. Hadfield: Si nous assurons des services à une localité et que quelqu'un a besoin d'une pièce, le fournisseur va simplement amener la pièce à notre gare routière et nous nous chargeons ensuite de l'envoyer.

Le sénateur Adams: Est-ce que certains de vos autocars ont des remorques?

M. Hadfield: Oui. Les grands autocars sont équipés de compartiments qui se trouvent sous l'autocar et nous permettent de transporter des marchandises en plus des bagages; s'il y a trop de marchandises, nous avons la possibilité d'équiper tous nos autocars de remorques.

Le sénateur Adams: Dans certaines petites localités du Nord — disons celles qui ont une cinquantaine d'habitants — le bureau de poste subventionnait autrefois le transport des marchandises sèches. Êtes-vous en mesure de me dire quelle est votre marge bénéficiaire pour le service marchandises, sans inclure le trafic voyageur? Je suppose que vous n'avez pas d'autres compagnies qui transportent des marchandises vers les petites localités, n'est-ce pas?

M. Hadfield: La marge bénéficiaire pour le service marchandises varie. Tout dépend du nombre de fois que le colis aura été manutentionné ou traité, car si un agent doit le traiter, il a tout de suite droit à un certain pourcentage ou une commission fixe. Cela dépend de la taille et du poids du colis. Dans l'ensemble, notre service marchandises est rentable et nous permet de payer les coûts administratifs de la compagnie. Une fois que ces frais sont couverts, il reste une petite somme qui permet de financer le trafic voyageur, afin de réduire au maximum la subvention qui nous est versée par le gouvernement.

Le sénateur Adams: Nous vivons en milieu rural dans l'Arctique. Quand un 737 vient dans la région, il peut accueillir seulement 28 passagers, car la place restante est réservée pour les marchandises. Je me demande s'il y a des concurrents qui assurent également un service marchandises dans certaines régions rurales.

M. Hadfield: Le segment du service marchandises est déréglementé.

Le sénateur Gustafson: Je tiens à vous remercier pour un excellent exposé, ce qui est tout à fait typique des gens de la Saskatchewan.

Le vice-président: Vous avez certainement compris vous-même, étant donné le nombre de questions différentes qui vous ont été posées par tous les sénateurs, que la discussion les stimulait et les a amenés à vous poser des questions utiles; permettez-moi donc de vous remercier pour votre présence. Nous vous en sommes très reconnaissants.

La prochaine réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications est prévue pour mardi à 9 h 30, pour poursuivre notre étude spéciale du secteur interurbain par autocar.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

WITNESSES

Tuesday, June 11, 2002

From the Canadian Marine Manufacturers Association:

Mr. J. A. (Sandy) Currie, Executive Director.

Wednesday, June 12, 2002

*From the Department of Highways and Transportation —
Saskatchewan:*

Mr. Carl Neggers, Assistant Deputy Minister, Policy and Planning
Division.

From the Saskatchewan Transportation Company:

Mr. Jim Hadfield, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS:

Le mardi 11 juin 2002

De l'Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques:

M. J. A. (Sandy) Currie, directeur général.

Le mercredi 12 juin 2002

Du ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan:

M. Carl Neggers, sous-ministre adjoint, Division des politiques et
de la planification.

De la Saskatchewan Transportation Company:

M. Jim Hadfield, président-directeur général.



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

Standing Senate Committee on

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

INDEX

OF PROCEEDINGS

(Issues Nos. 1 to 32 inclusive)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

Comité sénatorial permanent des

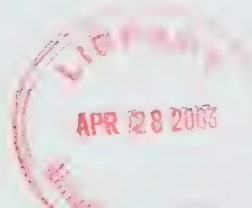
Transports et des communications

Présidente:
L'honorable LISE BACON

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n^{os} 1 à 32 inclusivement)



Prepared by

Jean-Paul Lorrain

Information and Documentation Branch,

LIBRARY OF PARLIAMENT

Compilé par

Jean-Paul Lorrain

Direction de l'information et de la documentation,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

SENATE OF CANADA

Transport and Communications,
Standing Senate Committee
1st Session, 37th Parliament, 2001-02

INDEX

(Issues 1-32 inclusive)

COMMITTEE

Transport and Communications, Standing Senate Committee

Motions and agreements

Bill C-14, clause-by-clause consideration, **14:4-5,42-3**

Bill C-34, clause-by-clause consideration, **18:3-4,27-8**

Bill C-38, clause-by-clause consideration, **19:5,45**

Bill C-44, clause-by-clause consideration, **20:5,72**

Bill S-3, clause by clause consideration, **5:3,5; 6:4-5,22-7,29-31, 33-6**

Bill S-5, clause-by-clause consideration, **1:7,34,36**

Bill S-7, clause-by-clause consideration, **9:4,46-7**

Bill S-19, Debra Ward appearance as witness, **5:3,5**

Bill S-33, clause-by-clause consideration, **16:7**

Budget application for legislation approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and

Administration, **4:3,28; 16:5; 22:4-5,55-6**

Deputy Chairman, Hon. Donald H. Oliver, **12:3-4**

Fifth report of the Committee, adoption, **13:3**

Intercity busing industry, examination, **21:3**

Organization meeting, **1:4-6**

"Remarks by David Bradley, Chief Executive Officer, from the Canadian Trucking Alliance to the Council of Ministers

Responsible for Transportation and Highway Safety", 5:3

Tabled documents, letters of support and petitions on Bill S-26, **32:3**

Written questions seeking technical data on current personal watercraft models, forwarding to witnesses, **32:3**

Orders of reference

Bill C-14, **10:3**

Bill C-34, **17:3**

Bill C-38, **18:3**

Bill C-44, **20:3**

Bill S-3, **2:3**

Bill S-5, **1:3**

Bill S-7, **7:3**

Bill S-26, **31:3**

Bill S-33, **15:3**

Reports to Senate

Bill C-14, without amendment, **14:6-8**

Bill C-34, without amendment, with observations, **18:5-6**

Bill C-38, without amendment, **19:6**

Bill C-44, without amendment, with observations, **20:5,7,73-6**

Bill S-3, with amendments and observations, **6:6-7,36-9**

Bill S-5, without amendment, **1:9,36**

Bill S-7, without amendment, **9:5**

Bill S-33, without amendment, **16:6,8**

Budget 2001-02 authorization, **19:6-9,13**

Budget 2002-03 authorization, **28:4-6,9-10**

Busing regulations, **13:5**

Expenses of the Committee, 2nd session, 36th Parliament, **1:8-9**

SÉNAT DU CANADA

Transports et communications,
Comité sénatorial permanent
1^{re} session, 37^e législature, 2001-2002

INDEX

(Fascicules 1-32 inclusivement)

COMITÉ

Transports et communications, Comité sénatorial permanent

Motions et conventions

Cinquième rapport du Comité, adoption, **13:3**

"Commentaires par David Bradley, directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage au Conseil des ministres responsables du transport et de la sécurité routière, 5:3

Demande de budget concernant les mesures législatives, approbation, et présentation au Comité permanent de la Régie interne, des budgets et de l'administration, **4:3,28; 16:5; 22:4-5,55-6**

Dépôt des documents, lettres de soutien et pétitions reçus concernant projet de loi S-26, **32:3**

Industrie du transport interurbain par autocar, examen **21:3**

Projet de loi C-14, étude article par article, **14:4-5,42-3**

Projet de loi C-34, étude article par article, **18:3-4,27-8**

Projet de loi C-38, étude article par article, **19:5,45**

Projet de loi C-44, étude article par article, **20:5,72**

Projet de loi S-3, étude article par article, **5:3,5; 6:4-5,22-7,29-31, 33-6**

Projet de loi S-5, étude article par article, **1:7,34,36**

Projet de loi S-7, étude article par article, **9:4,46-7**

Projet de loi S-19, Debra Ward, comparution comme témoin, **5:3,5**

Projet de loi S-33, étude article par article, **16:7**

Questions écrites relatives aux motomarines dans les eaux navigables, transmises aux témoins, **32:3**

Réunion d'organisation, **1:4-6**

Vice-président, honorable Donald H. Oliver, **12:3-4**

Ordres de renvoi

Projet de loi C-14, **10:3**

Projet de loi C-34, **17:3**

Projet de loi C-38, **18:3**

Projet de loi C-44, **20:3**

Projet de loi S-3, **2:3**

Projet de loi S-5, **1:3**

Projet de loi S-7, **7:3**

Projet de loi S-26, **31:3**

Projet de loi S-33, **15:3**

Rapports au Sénat

Budget 2001-2002, autorisation, **19:6,10-3**

Budget 2002-2003, autorisation, **28:4,7-10**

Dépenses du Comité, 2^e session, 36^e législature, **1:8-9**

Projet de loi C-14, sans amendement, **14:6-8**

Projet de loi C-34, sans amendement, avec observations, **18:5-6**

Projet de loi C-38, sans amendement, **19:6**

Projet de loi C-44, sans amendement, avec observations, **20:5,7,73-6**

Projet de loi S-3, avec amendements et observations, **6:6-7,36-9**

Projet de loi S-5, sans amendement, **1:9,36**

Projet de loi S-7, sans amendement, **9:5**

Projet de loi S-33, sans amendement, **16:6,8**

Réglementation du transport par autobus, **13:5**

SENATORS

Adams, Hon. Willie

Bill C-14, 11:19; 13:22-4,37,47-8,62-3; 14:23-4,41-2
 Bill C-34, 17:42-3
 Bill C-38, 19:21-2,40
 Bill S-3, 4:14-5,26-7
 Bill S-7, 9:36
 Bill S-26, 31:26-7; 32:20-1,27
 Bill S-33, 15:11,25-6
 Intercity busing industry, examination, 24:44-5,55,71-2; 25:20-1,37-8, 57-9; 26:22-4,37-9,49-50,59-61,73-6,85-6; 30:10-5; 31:35-6; 32:46-7
 Organization meeting, 1:10

Angus, Hon. W. David

Organization meeting, 1:10,14-6

Atkins, Hon. Norman K.

Intercity busing industry, examination, 21:17-20,50-4,57-8,65,69

Bacon, Hon. Lise, Chairman of the Committee

Bill C-14, 10:6,24; 11:4,6,8,12,16,20,25-6,32-3; 12:4,9,12,17-9,26,28; 13:6,9,18,25,31-2,36-8,42-3,58,63; 14:9-10,13,22-3,25,32-3,42-3
 Bill C-34, 17:6-7,9,16,21-2,24,27-9,31,36-9,41-3; 18:7,13-4,21,24, 26-8
 Bill C-38, 19:14,16,22-3,27,29-30,36,44-5
 Bill C-44, 20:8,10-1,18-21,24,27-8,30,38-9,42-4,46-7,62,68,72-6
 Bill S-3, 2:6,9,22-3,28-9,31-2,36-7,44-5,47-8,63; 3:4,7-8,10,16-7,20, 22-3,25-6,29; 4:4,6,18,20,28; 5:4-6,24; 6:8,12,19,21-30,32-9
 Bill S-5, 1:16-7,22,24,34-6
 Bill S-7, 7:6,10,13,15,17-8,22-3,28,34,41; 8:4,6-7,19-21; 9:26,37, 39-41,43-7
 Bill S-26, 31:6,20-1,25
 Bill S-33, 15:5,7,15,17-9,24,26
 Committee, procedure, 12:4
 Intercity busing industry, examination, 21:6,12-4,23,32-8,42-4,54,58, 62-3,68-9; 22:6-7,13-5,22,26,29-33,35-6,38-9,44-6,54-6,59,62,64, 67-9,73,75-7,88,90,93-4; 23:6,11-2,14-5,17-8,22,28,36,40-1,50,53, 56-60,68-70,75,78-9,83,88-90,92,103-5,112; 24:5-6,11,16,19-20, 23-5,29,32,34,36-8,46-7,51-2,55,58-9,61,64,76,78; 25:5-6,11-3,27, 32,42-3,47,51,54,63; 26:5-6,9-10,24,32-3,41,44-7,51,56-8,62, 69-71,76,80-3,88-9; 27:4,12-4,20,28-31,37; 29:4,7-9,17,20; 30:5, 9-10,16-8,21-2,29-32; 31:28,33-5,38-9
 Organization meeting, 1:10-6

Biron, Hon. Michel

Bill C-38, 19:40-1
 Bill C-44, 20:18,23,61
 Intercity busing industry, examination, 21:24,68; 22:17,22,72-3,81-3, 86; 27:36; 28:30

Callbeck, Hon. Catherine S., Acting Chairman (Issue 32)

Bill C-14, 10:14-5,24-5,29,37-8,47; 12:9-10,20; 13:12-3,34-5,45-6,59; 14:12-3,33-6
 Bill C-34, 17:11,13,18,22,29-31,39-40,42; 18:17-20,26-7
 Bill C-38, 19:17-8,25-6,32-4,43-4
 Bill C-44, 20:51-2,68,72,74
 Bill S-3, 2:11-2,29-30,39-40,58,62; 3:12-4,26-9; 4:9-12,17-8,24-6; 5:11-2,22-3; 6:17-8
 Bill S-5, 1:19-21,26-7,33
 Bill S-7, 8:17-8; 9:16-8,22-3,32-3
 Bill S-26, 31:22-3; 32:5,13-4,27-8
 Bill S-33, 15:10-1,15,21-2,26

SÉNATEURS

Adams, honorable Willie

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 24:44-5,55,71-2; 25: 20-1,37-8,57-9; 26:22-4,37-9,49-50,59-61,73-6,85-6; 30:10-5; 31: 35-6; 32:46-7
 Projet de loi C-14, 11:19; 13:22-4,37,47-8,62-3; 14:23-4,41-2
 Projet de loi C-34, 17:42-3; 18:15-7,24-5
 Projet de loi C-38, 19:21-2,40
 Projet de loi S-3, 4:14-5,26-7
 Projet de loi S-7, 9:36
 Projet de loi S-26, 31:26-7; 32:20-1,27
 Projet de loi S-33, 15:11,25-6
 Réunion d'organisation, 1:10

Angus, honorable W. David

Réunion d'organisation, 1:10,14-6

Atkins, honorable Norman K.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:17-20,50-4,57-8,65, 69

Bacon, honorable Lise, président du Comité

Comité, procédure, 12:4
 Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:6,12-4,23,32-8,42-4, 54,58,62-3,68-9; 22:6-7,13-5,22,26,29-33,35-6,38-9,44-6,54-6,59, 62,64,67-9,73,75-7,88,90,93-4; 23:6,11-2,14-5,17-8,22,28,36,40-1, 50,53,56-60,68-70,75,78-9,83,88-90,92,103-5,112; 24:5-6,11,16, 19-20,23-5,29,32,34,36-8,46-7,51-2,55,58-9,61,64,76,78; 25:5-6, 11-3,27,32,42-3,47,51,54,63; 26:5-6,9-10,24,32-3,41,44-7,51,56-8, 62,69-71,76,80-3,88-9; 27:4,12-4,20,28-31,37; 29:4,7-9,17,20; 30: 5,9-10,16-8,21-2,29-32; 31:28,33-5,38-9
 Projet de loi C-14, 10:6,24; 11:4,6,8,12,16,20,25-6,32-3; 12:4,9,12, 17-9,26,28; 13:6,9,18,25,31-2,36-8,42-3,58,63; 14:9-10,13,22-3,25, 32-3,42-4
 Projet de loi C-34, 17:6-7,9,16,21-2,24,27-9,31,36-9,41-3; 18:7,13-4, 21,24,26-8
 Projet de loi C-38, 19:14,16,22-3,27,29-30,36,44-5
 Projet de loi C-44, 20:8,10-1,18-21,24,27-8,30,38-9,42-4,46-7,62,68, 72-6
 Projet de loi S-3, 2:6,9,22-3,28-9,31-2,36-7,44-5,47-8,63; 3:4,7-8,10, 16-7,20,22-3,25-6,29; 4:4,6,18,20,28; 5:4-6,24; 6:8,12,19,21-30, 32-9
 Projet de loi S-5, 1:16-7,24,34-6
 Projet de loi S-7, 7:6,10,13,15,17-8,22-3,28,34,41; 8:4,6-7,19-21; 9:26,37,39-41,43-7
 Projet de loi S-26, 31:6,20-1,25
 Projet de loi S-33, 15:5,7,15,17-9,24,26
 Réunion d'organisation, 1:10-6

Biron, honorable Michel

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:24,68; 22:17,22, 72-3,81-3,86; 27:36; 28:30
 Projet de loi C-38, 19:40-1
 Projet de loi C-44, 20:18,23,61

Callbeck, honorable Catherine S., président suppléant (fascicule 32)

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:15-7,24,35,37,45-6, 56-7,63-5,68-9; 22:17-8,25,34-5,51-2,60,69-70,72,80; 23:15-6,18,21, 32-3,44-7,55-6,59-60,72-4,81-2,91,107-11; 25:17-8,35-7,48-50,57; 26:15-7,35-7,39,48-9,51; 27:16; 28:20-2; 29:13-7; 30:16-7,26-7; 32:37-8
 Projet de loi C-14, 10:14-5,24-5,29,37-8,47; 12:9-10,20; 13:12-3,34-5, 45-6,59; 14:12-3,33-6
 Projet de loi C-34, 17:11,13,18,22,29-31,39-40,42; 18:17-20,26
 Projet de loi C-38, 19:17-8,25-6,32-4,43-4
 Projet de loi C-44, 20:51-2,68,72,74
 Projet de loi S-3, 2:11-2,29-30,39-40,58,62; 3:12-4,26-9; 4:9-12,17-8, 24-6; 5:11-2,22-3; 6:17-8
 Projet de loi S-5, 1:19-21,26-7,33

Callbeck, Hon. Catherine S., Acting Chairman —Cont'd

Intercity busing industry, examination, **21**:15-7,24,35,37,45-6,56-7, 63-5,68-9; **22**:17-8,25,34-5,51-2,60,69-70,72,80; **23**:15-6,18,32-3, 44-7,55-6,59-60,72-4,81-2,91,107-11; **25**:17-8,35-7,48-50,57; **26**: 15-7,35-7,39,48-9,51; **27**:16; **28**:20-2; **29**:13-7; **30**:16-7,26-7; **32**: 37-8

Organization meeting, **1**:11,13

Christensen, Hon. Ione Jean

Bill S-3, **3**:11; **5**:18-9

Comeau, Hon. Gérard J.

Intercity busing industry, examination, **29**:10-2,15

Eyton, Hon. John Trevor

Committee, procedure, **12**:4

Bill S-3, **2**:25-6,40-1; **4**:12-4

Bill S-33, **15**:9

Finestone, Hon. Sheila

Bill C-14, **10**:15-8,34,38-43; **11**:14-7,31-3; **13**:17-9,35-7; **14**:20-3

Bill C-34, **17**:16-9,22-3

Bill C-44, **20**:14-6,23-4,30,34,37,39-41,54-7,73-6

Bill S-3, **2**:16-21,27-8,30,42-5,47,57,59-63; **3**:14-7,23-5,28-9; **6**:21, 23-31,33-6,38-9

Bill S-5, **1**:22,28-9,34

Bill S-7, **7**:6-17,24-8,34,36-41; **8**:12-3,16-7,19-20; **9**:10-4,19-21,28-31, 39,41-7

Bill S-33, **15**:13-5,22-5

Organization meeting, **1**:12,14-5

Fitzpatrick, Hon D. Ross

Bill C-14, **14**:22

Bill S-3, **2**:15-6; **3**:18-20; **6**:19

Bill S-5, **1**:27-8

Bill S-7, **7**:15

Organization meeting, **1**:10-1,13

Forrestall, Hon. J. Michael, Deputy Chairman of the Committee (Issues 1-11)

Bill C-14, **10**:12-4,25,28-9,43,47; **11**:9-12,28,30-1,33

Bill S-3, **2**:9-11,21,23,25,28-9,32,37-9,45-7,55-8,64; **3**:17-9,25; 4:7-9,15-7,20-4,28; **5**:5,13-7,23-4; **6**:12-4,16,18-9

Bill S-7, **7**:10-4,16-7,22-4,34-7,40-1; **8**:7-13,20; **9**:7,18-20,25,37, 39-41,45-6

Intercity busing industry, examination, **23**:13-4,20-1,31,43,48-50,55,59, 68,83,91,96,100,104-5,111; **24**:12-4,25-8,37-40,43,47,69-71,77-8; **25**:18,22-5,33-5,50,63; **26**:18-9,21-2; **27**:17-8; **28**:22-5,32-3

Organization meeting, **1**:11-2,14,16,18-9,24-6,30-1

Gill, Hon. Aurélien

Bill C-14, **10**:22-3; **11**:12-4; **12**:28; **13**:46

Bill C-34, **17**:20-2,32-3,41-2

Bill C-38, **19**:25,41-2

Bill C-44, **20**:21-2

Bill S-7, **8**:18

Bill S-33, **15**:12

Gustafson, Hon. Leonard J.

Bill C-14, **12**:20-1,25; **13**:44-5; **14**:39-40

Bill C-38, **19**:17,23,27,30-1,42-3

Bill C-44, **20**:16-7,23,33-4,42-3

Intercity busing industry, examination, **24**:19,30-1,42-3,61,76; **25**:18-9, 39,51,59-61; **26**:11-4,17,33-4,47,59,71,73,83-5; **27**:18-20; **32**:39-40, 43,47

Hervieux-Payette, Hon. Céline

Bill S-3, **5**:16,19-21

Callbeck, honorable Catherine S., président suppléant —Suite

Projet de loi S-7, **8**:17-8; **9**:16-8,22-3,32-3

Projet de loi S-26, **31**:22-3; **32**:5,13-4,27-8

Projet de loi S-33, **15**:10-1,15,21-2,26

Réunion d'organisation, **1**:11,13

Christensen, honorable Ione Jean

Projet de loi S-3, **3**:11; **5**:18-9

Comeau, honorable Gérard J.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, **29**:10-2,15

Eyton, honorable John Trevor

Comité, procédure, **12**:4

Projet de loi S-3, **2**:25-6,40-1; **4**:12-4

Projet de loi S-33, **15**:9

Finestone, honorable Sheila

Projet de loi C-14, **10**:15-8,34,38-43; **11**:14-7,31-3; **13**:17-9,35-7; **14**:20-3

Projet de loi C-34, **17**:16-9,22-3

Projet de loi C-44, **20**:14-6,23-4,30,34,37,39-41,54-7,73-4,76

Projet de loi S-3, **2**:16-21,27-8,30,42-5,47,57,59-63; **3**:14-7,23-5,28-9; **6**:21,23-31,33-6,38-9

Projet de loi S-5, **1**:22,28-9,34

Projet de loi S-7, **7**:6-17,24-8,34,36-41; **8**:12-3,16-7,19-20; **9**:10-4, 19-21,28-31,39,41-7

Projet de loi S-33, **15**:13-5,22-5

Réunion d'organisation, **1**:12,14-5

Fitzpatrick, honorable D. Ross

Projet de loi C-14, **14**:22

Projet de loi S-3, **2**:15-6; **3**:18-20; **6**:19

Projet de loi S-5, **1**:27-8

Projet de loi S-7, **7**:15

Réunion d'organisation, **1**:10-1,13

Forrestall, honorable J. Michael, vice-président du Comité (fascicules 1-11)

Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:13-4,20-1,31,43, 48-50,55,59,68,83,91,96,100,104-5,111; **24**:12-4,25-8,37-40,43,47, 69-71,77-8; **25**:18,22-5,33-5,50,63; **26**:18-9,21-2; **27**:17-8; **28**:22-5, 32-3

Projet de loi C-14, **10**:12-4,25,28-9,43,47; **11**:9-12,28,30-1,33

Projet de loi S-3, **2**:9-11,21,23,25,28-9,32,37-9,45-7,55-8,64; **3**:17-9, 25; **4**:7-9,15-7,20-4,28; **5**:5,13-7,23-4; **6**:12-4,16,18-9

Projet de loi S-7, **7**:10-4,16-7,22-4,34-7,40-1; **8**:7-13,20; **9**:7,18-20, 25,37,39-41,45-6

Réunion d'organisation, **1**:11-2,14,16,18-9,24-6,30-1

Gill, honorable Aurélien

Projet de loi C-14, **10**:22-3; **11**:12-4; **12**:28; **13**:46

Projet de loi C-34, **17**:20-2,32-3,41-2

Projet de loi C-38, **19**:25,41-2

Projet de loi C-44, **20**:21-2

Projet de loi S-7, **8**:18

Projet de loi S-33, **15**:12

Gustafson, honorable Leonard J.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:19,30-1,42-3,61,76; **25**:18-9,39,51,59-61; **26**:11-4,17,33-4,47,59,71,73,83-5; **27**:18-20; **32**:39-40,43,47

Projet de loi C-14, **12**:20-1,25; **13**:44-5; **14**:39-40

Projet de loi C-38, **19**:17,23,27,30-1,42-3

Projet de loi C-44, **20**:16-7,23,33-4,42-3

Hervieux-Payette, honorable Céline

Projet de loi S-3, **5**:16,19-21

Hubley, Hon. Elizabeth

Bill S-3, 6:26

Jaffer, Hon. Mobina S.B.

Bill S-26, 32:18-20

Intercity busing industry, examination, 21:23,35-6,55-6; 22:21,56,86-7, 89-90; 23:19-20,34,82,110; 24:14-5,28,42,54-5,60; 28:26-8; 29:15-6; 30:10-2

Kenny, Hon. Colin

Bill C-14, 12:12,21,26-8

Kinsella, Hon. Noël A.

Bill S-3, 6:25-6,28-9,34

Intercity busing industry, examination, 29:17-20

LaPierre, Hon. Laurier L.

Bill C-14, 12:21-4; 13:19-22,48-51,60-1; 14:16-20

Bill C-38, 19:23-4,34-6,42-4

Bill C-44, 20:11,18-21,23,31,34-6,57-61,72-6

Bill S-26, 31:23-5

Intercity busing industry, examination, 21:20-34,46-50,54-5,57,63,66-8; 22:18-22,36-8,52-6,62-3,70-2,83-6; 27:33-5; 30:27-9; 32:40-2,45

Lawson, Hon. Edward M.

Intercity busing industry, examination, 24:15-6,31-2,40-2,53-5,60-1, 67-71

Lynch-Staunton, Hon. John

Bill C-44, 20:47-50

Maheu, Hon. Shirley

Bill C-14, 14:36

Bill S-3, 2:41-2

Intercity busing industry, examination, 26:39-41,50-1,61-2,76,87-8

Milne, Hon. Lorna

Bill S-3, 6:20-1

Bill S-5, 1:30-2

Bill S-7, 7:17,20

Moore, Hon. Wilfred P.

Bill C-14, 10:25

Morin, Hon. Yves

Bill C-14, 13:25

Oliver, Hon. Donald H., Deputy Chairman of the Committee

(Issues 12-32), Acting Chairman (Issue 23)

Bill C-14, 12:10-2,20; 13:10-2,36; 14:11-2,19,33

Bill C-34, 17:9-11,21,30,37-9,43; 18:15-7,24-5

Bill C-44, 20:11-4,22-3,30-3,37,42,50,52-4,61-2,64-8,73-5

Bill S-26, 32:21-4

Bill S-33, 15:8-10,19-22,24,26; 16:6

Intercity busing industry, examination, 22:15-7,23-5,31-2,34-5,48-50, 59-61,77-9,83,91-2; 23:16-7,22,29-31,41-4,46,48,53-5,59,64,70-1, 74,79-81,88,90,105-7,110-1; 24:52-3,59-60,65-6,73-6; 25:10,14-7, 25-7,37,39-42,47-50,54-6,61-3; 27:14-6,31-2; 28:10-3,15,18-9,21-2, 29-33; 29:18; 32:28-9,37-9,44,46-7

Phalen, Hon. Gerard A.

Bill S-26, 31:25-6; 32:24

Intercity busing industry, examination, 22:36; 23:18-9,35-6; 24:17-8; 25:25; 28:28-9; 30:15-7,25-6,29; 31:37-8; 32:45-6

Poulin, Hon. Marie-P.

Bill S-3, 2:14; 6:24-7,30,32

Hubley, honorable Elizabeth

Projet de loi S-3, 6:26

Jaffer, honorable Mobina S.B.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:23,35-6,55-6; 22:21, 56,86-7,89-90; 23:19-20,34,82,110; 24:14-5,28,42,54-5,60; 28:26-8; 29:15-6; 30:10-2

Projet de loi S-26, 32:18-20

Kenny, honorable Colin

Projet de loi C-14, 12:12,21,26-8

Kinsella, honorable Noël A.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 29:17-20

Projet de loi S-3, 6:25-6,28-9,34

LaPierre, honorable Laurier L.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:20-3,46-50,54-5,57, 63,66-8; 22:18-22,36-8,52-6,62-3,70-2,83-6; 27:33-5; 30:27-9; 32: 40-2,45

Projet de loi C-14, 12:21-4; 13:19-22,48-51,60-1; 14:16-20

Projet de loi C-38, 19:23-4,34-6,42-4

Projet de loi C-44, 20:11,18-21,23,31,34-6,57-61,72-6

Projet de loi S-26, 31:23-5

Lawson, honorable Edward M.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 24:15-6,31-2,40-2,53-5, 60-1,67-71

Lynch-Staunton, honorable John

Projet de loi C-44, 20:47-50

Maheu, honorable Shirley

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 26:39-41,50-1,61-2,76, 87-8

Projet de loi C-14, 14:36

Projet de loi S-3, 2:41-2

Milne, honorable Lorna

Projet de loi S-3, 6:20-1

Projet de loi S-5, 1:30-2

Projet de loi S-7, 7:17,20

Moore, honorable Wilfred P.

Projet de loi C-14, 10:25

Morin, honorable Yves

Projet de loi C-14, 13:25

Oliver, honorable Donald H., vice-président du Comité

(fascicules 12-32), président suppléant (fascicule 23)

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:15-7,23-5,31-2,34-5, 48-50,59-61,77-9,83,91-2; 23:16-7,22,29-31,41-4,46,48,53-5,59,64, 70-1,74,79-81,88,90-1,105-7,110-1; 24:52-3,59-60,65-6,73-6; 25:10, 14-7,25-7,37,39-42,47-50,54-6,61-3; 27:14-6,31-2; 28:10-3,15,18-9, 21-2,29-33; 29:18; 32:28-9,37-9,44,46-7

Projet de loi C-14, 12:10-2,20; 13:10-2,36; 14:11-2,19,33

Projet de loi C-34, 17:9-11,21,30,37-9,43; 18:15-7

Projet de loi C-44, 20:11-4,22-3,30-3,37,42,50,52-4,61-2,64-8,73-5

Projet de loi S-26, 32:21-4

Projet de loi S-33, 15:8-10,19-22,24,26; 16:7

Phalen, honorable Gerard A.

Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:36; 23:18-9,35-6; 24:17-8; 25:25; 28:28-9; 30:15-7,25-6,29; 31:37-8; 32:45-6

Projet de loi S-26, 31:25-6; 32:24

Poulin, honorable Marie-P.

Projet de loi S-3, 2:14; 6:24-7,30,32

Rompkey, Hon. William

Bill S-3, **5**:17-8
 Bill S-5, **1**:20-1,27,32-5
 Bill S-7, **8**:14,21

Setlakwe, Hon. Raymond

Bill C-14, **13**:51
 Bill S-3, **2**:27,44-5
 Organization meeting, **1**:13

Sparrow, Hon. Herbert O.

Bill C-14, **10**:26-8
 Bill S-3, **6**:27,29,34-6,39

Spivak, Hon. Mira

Bill C-14, **10**:18-20,23-4,32-5,43-6; **11**:14,17-9,26-30; **13**:14-6,32-4;
14:13-6,22-3,25,36-9
 Bill C-34, **17**:14-6,31-2; **18**:20-1,26-7
 Bill C-38, **19**:19-20,26-7,34-9
 Bill C-44, **20**:18-9,37-9,67,69-71
 Bill S-3, **2**:12-4,21-5,29,31; **3**:8-13,20-3,28-9; **5**:4-5,8-11,14;
6:22-5,27-39
 Bill S-5, **1**:33-4
 Bill S-7, **7**:27-8; **8**:14-6,21; **9**:14-6,24-5,33-5,43-7
 Bill S-26, **31**:6-27; **32**:15-8,24-7
 Intercity busing industry, examination, **30**:10-2,22-5,30; **31**:35
 Organization meeting, **1**:11-3,15-6

Taylor, Hon. Nicholas W.

Bill C-14, **10**:20-2,28-9,35-6

Rompkey, honorable William

Projet de loi S-3, **5**:17-8
 Projet de loi S-5, **1**:20-1,27,32-5
 Projet de loi S-7, **8**:14,21

Setlakwe, honorable Raymond

Projet de loi C-14, **13**:51
 Projet de loi S-3, **2**:27,44-5
 Réunion d'organisation, **1**:13

Sparrow, honorable Herbert O.

Projet de loi C-14, **10**:26-8
 Projet de loi S-3, **6**:27,29,34-6,39

Spivak, honorable Mira

Industrie du transport urbain par autocar, étude, **30**:10-2,22-5,30; **31**:35
 Projet de loi C-14, **10**:18-20,23-4,32-5,43-6; **11**:14,17-9,26-30; **13**:
 14-6,32-4; **14**:13-6,22-3,25,36-9
 Projet de loi C-34, **17**:14-6,31-2; **18**:20-1,26-7
 Projet de loi C-38, **19**:19-20,26-7,34-9
 Projet de loi C-44, **20**:18-9,37-9,67,69-71
 Projet de loi S-3, **2**:12-4,21-5,29,31; **3**:8-13,20-3,28-9; **5**:4-5,8-11,14;
6:22-5,27-39
 Projet de loi S-5, **1**:33-4
 Projet de loi S-7, **7**:27-8; **8**:14-6,21; **9**:14-6,24-5,33-5,43-7
 Projet de loi S-26, **31**:6-27; **32**:15-8,24-7
 Réunion d'organisation, **1**:11-3,15-6

Taylor, honorable Nicholas W.

Bill C-14, **10**:20-2,28-9,35-6

SUBJECTS

Aeronautics Act

Advance passenger information, **20**:11,17-33,35-8,40,44-5,51,55,
 58-9,61,64,73
 Air Transport Association of Canada, **20**:24,31,34,38
 Canada Customs and Revenue Agency, **20**:22,49
 Canadian air carriers
 Air Canada, **20**:14-5,55
 American airspace, **20**:8,10,13,25,44,60-1
 American legislation, **20**:8-10,13-4,19-25,44,47-8,51,55-69,71-2
 Canadian Charter of Rights and Freedoms, **20**:12,16,21,23,30-1,53,57,
 60,66
 Canadian Security Intelligence Service, **20**:15,56
 Central Intelligence Agency, **20**:14-5,21,23
 Citizenship and Immigration Department, **20**:18,22,37,39,41-2,51
 Civil aviation safety and security, **20**:8,34-5
 Computer-aided passenger profiling system, **20**:32-3,42,46,53,
 66
 Federal Bureau of Investigation, **20**:21,56
 Human rights, **20**:66,70
 International Air Transport Association, **20**:10,13,26,39,41,43,57
 International Civil Aviation Organization, **20**:10,13
 International treaties and obligations, **20**:46,51,72
 National Revenue Department, **20**:18,29,37,39-42
 National security, **20**:71-3
 Passenger name record, **20**:9-12,14-6,18,22,27-9,33,35-7,40-1,
 46-8,52,55,57-9,61,64-5,71,73
 Personal Information Protection and Electronic Documents Act (Bill
 C-6, 2nd Session, 36th Parliament), discussion, **20**:8-9,23-4,60
 Privacy, **20**:42,45,53-7,62-3,66-7,69
 Privacy Act, **20**:14,16,24,66
 Privacy Commissioner, **20**:9,13,15-6,24,43,54-5,62-5,67,69-70,73-4
 Public Safety Act (Bill C-42), discussion, **20**:8,22,48-51,73-4
 Terrorism, **20**:17,38,51
 Transport Department, **20**:8-10,13,17,29,39,41,43-4,50,62-3,68
 United States Department of Agriculture, **20**:41-2
 World Customs Organization, **20**:26,31

SUJETS

Administration du pont Blue Water

Affaires étrangères et Commerce international, ministère, **1**:25,33
 Boutiques hors taxes, **1**:20,23,27,31
 Canada, **1**:17-22,28
 Casino, **1**:29-31
 Centre de pré-traitement, **1**:17,24,30
 Courtiers en douane, **1**:26,28
 Deuxième travée du pont, **1**:17,27
 États-Unis, **1**:18,20-2,28
 Finances, ministère, **1**:17-8,23,35
 Financement des immobilisations, **1**:23-4,31-5
 Gouvernement fédéral, **1**:17-20,23,27,29,32-5
 Installations de douanes, **1**:22,25,28
 Péages
 Pont international, **1**:19,21
 Taux, **1**:26,28,32
 Plafond d'emprunt, **1**:17-8,23
 Postes frontaliers, **1**:17,22,24-7,30-4
 Premières nations, **1**:29,33
 Propriétaires de terrains, **1**:28,33
 Sécurité, **1**:24-5,28-31
 Transports, ministère, **1**:20,22,34-5
 Tunnel, creusage **1**:18-9,25

Aéronautique, Loi

Agence des douanes et du revenu du Canada, **20**:22,49
 Association du transport aérien du Canada, **20**:24,31,34,38
 Association de transport aérien international, **20**:10,13,26,39,41,43,57
 Central Intelligence Agency, **20**:14-5,21,23
 Charte canadienne des droits et libertés, **20**:12,16,21,23,30-1,53,57,60,
 66
 Citoyenneté et Immigration, ministère, **20**:18,22,37,39,41-2,51
 Commissaire à la protection de la vie privée, **20**:9,13,15-6,24,43,49,
 54-5,62-5,67,69-70,73-4
 Conventions et obligations internationales, **20**:46,52,72

Air Canada Public Participation

Airline industry, **19**:17,22-3,27-8,31-2,37-8,43
 Airport security costs, **19**:25-6
 American airline industry, **19**:28,32,38,40
 Canada 3000, **19**:15,18-9,40
 Canada Transportation Act, **19**:14,18,26
 Canadian Airlines International, **19**:15,17,21,23,32,39
 Canadian National, **19**:20,26
 Canadian Transportation Agency, **19**:37-8
 Competition Act, **19**:27,37
 Competition Bureau, **19**:37-8
 Debt, **19**:16-7,27,31
 Deregulation, **19**:17,26
 Domestic market, **19**:15,18,24
 Flight attendants, **19**:33-4
 Foreign investment, **19**:31
 Foreign ownership, **19**:16,29,31,40
 Government, **19**:17-8,20,23-6,28-30,37,39,41
 International routes, **19**:22-3
 Management, **19**:19-21,23-4,27-8,30-1,35-6,39-42
 Onex Corporation, **19**:14-5,19,40
 Open skies, **19**:23
 Price of ticket, **19**:17-8,33,38
 Privatization, **19**:14,20-1,39
 Safety, **19**:30,41
 Shareholders, **19**:15-6,18-20,22,28-30,35-6
 Subsidies, **19**:21-2,25
 Tango, **19**:33-4,38,40-1,44
 Taxation, **19**:42-3
 Transport Department, **19**:23,27,33
 WestJet, **19**:34,39,43-4

Air transportation

Air Canada, **15**:7-8,14-6,25
 Air Transport Association of Canada, **15**:5,11,15-7
 International Civil Aviation Organization, **15**:6-7,10,16
 Liability
 Carriers, **15**:7-8,10-1,13-6,20,22-5
 Commercial insurance, **15**:8-9,15
 Domestic transportation, **15**:21-2
 Government, **15**:8-10,12-6,18-20
 Intercarrier Agreement, **15**:6,17,19,22
 International flights, **15**:5-6,21,24,26
 Lost luggage, **15**:11,25-6
 Passengers, **15**:6,10-2,14,17-26
 Property and damage to persons, **15**:11-3,16,19-23
 Montreal Convention, **15**:5-6,11-4,16-8,21,23,26
 Transport Department, **15**:5,16
 Warsaw Convention, **15**:8,18,21-3,25-6

Bill C-14 – Canada Shipping Act, 2001

Discussion, **10**:29-47; **11**:4-33; **12**:4-28; **13**:6-63; **14**:9-43

Bill C-34 – Transportation Appeal Tribunal of Canada Act

Discussion, **17**:6-43

Bill C-38 – An Act to amend the Air Canada Public Participation Act

Discussion, **18**:14-45

Bill C-44 – An Act to amend the Aeronautics Act

Discussion, **20**:8-76

Bill S-3 – Motor Vehicle Transport Act

Discussion, **2**:6-64; **3**:4-29; **4**:4-28; **5**:4-24; **6**:8-39

Bill S-5 – An Act to amend the Blue Water Bridge Authority Act

Discussion, **1**:17-36

Bill S-7 – An Act to amend the Broadcasting Act

Discussion, **7**:6-41; **8**:4-22; **9**:7-47

Aéronautique, Loi — Suite

Dossier passager, **20**:9-12,14-6,22,27-9,33,35-7,40-1,46-8,52,55,57-9, 62,64-5,71,73
 Droits humains, **20**:67,70
 Federal Bureau of Investigation, **20**:21,56
 Organisation de l'aviation civile internationale, **20**:10,13
 Organisation mondiale des douanes, **20**:26,31
 Protection des renseignements personnels, Loi, **20**:14,16,24,66
 Protection des renseignements personnels et les documents électroniques (Projet de loi C-6, 2^e session, 36^e législature), discussion, **20**:8-9,23-4, 60
 Revenu national, ministère, **20**:18,29,37,39-42
 Sécurité nationale, **20**:71-3
 Sécurité publique (Projet de loi C-42), discussion, **20**:8,22,48-51,73-4
 Service canadien du renseignement de sécurité, **20**:15,56
 Sûreté de l'aviation civile et sécurité, **20**:8,34-5
 Système d'information préalable sur les voyageurs, **20**:11,17-33,35-8, 40,44-5,51,55,58-9,61-2,64,73
 Système informatisé d'établissement des profils des passagers, **20**:32-3, 46,53,66
 Terrorisme, **20**:17,38,51
 Transporteurs aériens canadiens
 Air Canada, **20**:14-5,55
 Lois américaines, **20**:8-10,13-4,19-25,44,47-8,51,55-69,71-2
 Territoire américain, **20**:8,10,13,25,44,60-1
 Transports, ministère, **20**:8-10,13,17,29,39,41,43-4,50,62-3,68
 United States Department of Agriculture, **20**:41-2
 Vie privée, **20**:42,45,53-7,62-3,66-7,69

Marine marchande

Aéronautique, Loi, **13**:8-9
 Affrètement d'un bateau, **14**:19-20,27
 Association canadienne de droit maritime, **12**:4-5,7-8; **13**:18-20
 Association canadienne de voile éducative, **14**:27
 Association canadienne de yachting, **13**:25-7,34; **14**:9,13,21,23,27-8,33
 Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, **10**:44, 47; **11**:20; **13**:26
 Association des amateurs canadiens, **11**:18; **13**:6-7,9,22
 Association des transitaires internationaux canadiens Inc., **12**:5, 12-3,16-7,27-8; **13**:51
 Assurance, **14**:17-8
 Bateaux de plaisance, **10**:37,46; **11**:120-3,27,29,31; **13**:26,28-30,33-4, 37; **14**:10-1,13,15-8,20-5,28,30-1,34-6,41
 Bâtiments, **13**:29-30,32,36; **14**:10-1,14,16
 Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité, des transports **12**:7-8
 Bureau de la concurrence, **13**:43-4
 Bureau de la sécurité nautique, **14**:36-7
 Canadien Pacifique Limitée, **13**:48,50,54-5,61-2
 Canadian Shippers Council, **13**:38-42,45,52,56,59,62
 Code criminel, **12**:10-1; **13**:27
 Comités consultatifs de la navigation de plaisance, **14**:27-8,37
 Compagnies de transport maritime, **13**:46-7
 Concurrence, Loi, **10**:42-3; **13**:40-2,58
 Conférences maritimes, Loi dérogatoire, **10**:29,31-3,42, **11**:6; **12**:6,9, 15-6; **13**:6-7,17,38-45,52-3,56-7,61,63; **14**:9,25
 Confidentialité des contrats d'exclusivité limitée **12**:17-9; **13**:44,47,50, 53,60
 Conseil canadien de la sécurité nautique, **13**:33; **14**:15,23
 Conseil consultatif maritime canadien, **14**:21,26-8,32
 Conseil consultatif national sur la navigation de plaisance, **14**:27-8,37
 Contraventions, Loi, **11**:22,27,32; **13**:27-8,32; **14**:10,15-6,20,30-2,36, 40
 Convention concernant les oiseaux migrateurs, Loi, **12**:10-1
 Déréglementation
 Lignes aériennes, **12**:14,21
 Camionnage, **12**:14,21-2
 Document maritime canadien, **12**:7-9
 Égalité de traitement entre les modes de transport, **11**:6,12-5
 Embarcations de plaisance, **13**:28-30,33
 Environnement, ministère, **10**:34,44-6; **11**:27-8; **12**:10; **14**:29

Bill S-26 – An Act concerning personal watercraft in navigable waters
Discussion, **31**:6-27; **32**:5-28

Bill S-33 – An Act to amend the Carriage by Air Act
Discussion, **15**:5-26; **16**:7-8

Blue Water Bridge Authority

Border crossings, **1**:17,19,22,24-7,30-4
Borrowing cap, **1**:17-8,23
Canada, **1**:17-22,28
Capital financing, **1**:23-4,31-5
Casino, **1**:29-31
Custom brokers, **1**:26,28
Customs facilities, **1**:22,25,28
Duty free shops, **1**:20,23,27,31
Federal government, **1**:17-20,23,27,29,32-5
Finance Department, **1**:17-8,23,35
First Nations, **1**:29,33
Foreign Affairs and International Trade Department, **1**:25,33
Land ownership, **1**:28,33
Pre-processing centre, **1**:17,24,30
Railway Act, **1**:32
Safety, **1**:24-5,28-31
Second span of the bridge, **1**:17,27
Tolls
 International bridge, **1**:19,21
 Rates, **1**:26,28,32
Traffic volume of cars and trucks, **1**:19,22-3,28-9,31-3
Transport Department, **1**:20,22-3,34-5
Tunnelling, **1**:18-9,25
United States, **1**:17,20-2,28

Broadcasting

Action réseau consommateur, **7**:32-3
Action-Réseau Québec, **7**:17-8
Analog technology, **7**:20,27,32
Bell Canada, **8**:9,17; **9**:39
Broadcasting industry
 Aboriginal peoples, **8**:18,21; **9**:42
 Canadian content, **7**:6,28
Cable companies, **7**:12,19-21; **8**:4-6,13-4,18; **9**:31,36,39
Cable subscribers, **7**:11; **9**:10
Canadian Association of Broadcasters, **7**:6,37; **8**:16; **9**:43,46
Canadian Broadcasting Corporation
 Funding, **9**:9-18,33-6,42,44
 New digital specialty services, **9**:17-8
 Newsworld, **9**:11,19,44
 Programming, **7**:12-3,38; **9**:7-11,15-7,23-5,29,42
 Radio-Canada International, **9**:11,19,44
Canadian Cable Television Association, **7**:37; **8**:4,16
Canadian culture, **7**:9,28,31
Canadian Heritage Department, **7**:10,31,33; **9**:7,14,20,37-8,40-3,46
Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
 7:6-10,12-6,18-23,25-40; **8**:4-21; **9**:8-13,16-8,20-3,26-31,33,35
 38-46
Community programming policy, **7**:21,27
Competition Bureau, **7**:11-2,16,39
Consolidated Revenue Fund, **7**:13; **8**:5,11-2,18-21; **9**:16,20,43-4
Consumers Association of Canada, **7**:7,24-5; **8**:8,12,20
Cost award financing, **7**:38-9; **8**:10,12,20-2,26-8,31-4,37-9,41
Deregulation, **7**:10,23,39
Internet, **7**:31; **8**:4; **9**:19,30
Intervener funding, **7**:10-1; **8**:17; **9**:30,34,46
Licence fees and corporate taxes, **8**:5-6; **9**:20,33-5,43,45
Licence renewal, **9**:8,22-3,29
Manitoba Telephone Systems, **9**:33-4,41
National Anti-Poverty Organization, **7**:25,29; **9**:40-1
National Public Broadcasters, **9**:10,16,21,29
New Canadian specialty television, **7**:28; **9**:17-8
Pay-per-view television, **7**:20-1
Public broadcasters, **9**:13-4,28

Marine marchande — *Suite*

Évaluation environnementale, Loi canadienne, **10**:45; **13**:15
Exemption de l'application de la législation antitrust, **13**:38,40,42-6, 49-50,54,57,61
Expéditeurs
 Accord de discussion, **13**:53-4,61
 Arctique, **13**:23-4,62
 Canada, **12**:16; **13**:40-6,48,50-63
 Cargos, **13**:26,35,47,53
 Conférences maritimes et contrats, **13**:47,50,52,58
 Définition, **12**:16,19-20,23
 Équipages canadiens, **13**:17,19-20,22
 États-Unis, **12**:16; **13**:51-2,54-6,58-62
 Lignes aériennes, **12**:24,26-7
 Lignes de navigation, **12**:23-4,27; **13**:43
 Multinationales **12**:20,23
 Navires étrangers, **10**:35,41; **13**:17,19,24-5
 Sécurité, **12**:24-6; **13**:18
 Tarifs-marchandises, **13**:40,47,55,58
 Transitaires, **12**:16-23,25-7; **13**:45
 Voie maritime du Saint-Laurent, **13**:60,63
Federal Maritime Commission, **12**:16,18
Fédération maritime du Canada, **10**:47; **11**:4; **12**:6-7; **13**:18-9
Garde côtière canadienne, **10**:34,37-9; **11**:24,27,32; **13**:11,13,15,20, 26-7,30,35; **14**:23-4,27,29,32,40-2
Installation de conteneurs, **13**:43,47-8,57
Installations de manutention d'hydrocarbures, **11**:23,27,31; **13**:29,31
Interested Carriers Working Group, **13**:51,54,56,59,61
Législation comparée, **10**:41-2
Marchandises dangereuses, **13**:23-4
Marine marchande du Canada, Loi, **14**:21,26,29-30,32-3,39
Motomarines, **10**:33-5; **11**:28-30
National Marine Manufacturers Association, **13**:33-4
Navires étrangers, **10**:35,41
Nouveau régime de sanctions administratives, **11**:5-10,13,16-7,21; **12**:6-9,12; **13**:7-12,19,21-3,28,30-1,54; **14**:10-1,17,19,22,30,32-4
Ocean Shipping Reform Act, **12**:15-8; **13**:39,44,52,56-7,59,61
Office des transports du Canada, **13**:9,38,49
Organisation de coopération et de développement économique, **13**:45-6
Organisation maritime internationale, **13**:16,24
Paquebot de croisière, **11**:18-9; **13**:23
Passager, **13**:30; **14**:36
Pêches et Océans, ministère, **10**:34,37,39; **13**:7,11-4,16,20,24-5,30-1; **14**:9,15,21-3,25-8,32,36,42
Perquisition et saisie, **11**:17-8
Petits bateaux, **13**:36; **14**:27,32
Plaques de capacité, **11**:24,32
Plaques dites de constructeur, **11**:24-5
Pollution
 Amende, **13**:21-2
 Hydrocarbures, **10**:36; **11**:16,19,23,27-30; **12**:10; **13**:22,24
 Prévention, **10**:37-8; **12**:4; **13**:7,12; **14**:9
 Rejet des eaux de ballast, **10**:43-4; **11**:18-9; **13**:15-6
Propriété
 Bateau affrété à court terme, **11**:14-5
 Bateau affrété à long terme, **11**:14-5
 Bâtiments, **11**:11-2,14
 Immatriculation du bateau, **14**:24,34
Protection de l'environnement, Loi canadienne, **10**:44-6; **12**:8
Protection des passagers, des bâtiments et de l'environnement, **10**:30-2, 36,40
Responsabilité des administrations municipales, provinciales et fédérales, **14**:36-8
Restrictions des règlements à la navigation, **14**:37-9
Sécurité, **10**:39-40; **11**:13,18,21,25-6,31-2; **14**:10-7,19-20,25-8,31-2, 34-6,41
Sécurité ferroviaire, Loi, **13**:9,12,22
Sécurité maritime, **11**:25-7; **14**:40
Sécurité nautique, **13**:32-6; **14**:10-5,19-20,25,35-6,41
Service de police, **13**:28,32-3; **14**:20,22,24,29-30,33,37,40
Système des conférences, **13**:50,58

Broadcasting —Cont'd

- Public Interest Advocacy Centre, 7:6,17,25,28-9,31-3; 8:9,11,19; 9:40-1
- Public interest groups, 8:6-9,12-6,18,20; 9:13,27
- Public participation, 9:8-9
- Régie de l'énergie du Québec, 7:19,22
- Rural Dignity of Canada, 7:29; 8:11
- Taxation regime, 7:34,36; 9:28-9
- Telecommunications Act, 7:6,8,10,17,22-3,29-30,32-3,35,39; 8:5; 9:8-9,21,26-8,36
- Treasury Board, 7:13; 8:6; 9:43
- Voice of consumers, 7:7-8,12,22,31-2,34-7; 8:10-1,15; 9:22

Busing regulations

- Charter operators, bus, 10:6,17
- Deregulation
- Air industry, 10:10,13,15
- Bus industry, 10:12,14-5,17-8,26-9
- Intercity public transportation
- Airlines, 10:6-7,9,16-7,19
- Bus, 10:6-7,10-3,15-9,22
- Car, 10:7,12-3,19
- Rail, 10:6-7,10,13,15-6,18-9
- Intermodal transportation, 10:20-1
- Interprovincial transportation
- Bus, 10:8-9,13
- Jurisdiction, 10:8,11-2
- Trucking, 10:8-9,12
- Money for major highways, 10:21,23-4,29
- Subsidies, 10:15-6,22-4
- Via Rail, 10:15-6,21-2

Intercity busing industry

- Advisory Committee on Accessible Transportation, 26:52,55; 31:38
- Agreement on Internal Trade, 25:43-50
- Agriculture and Agri-Food Department, 27:4,17
- Air Canada, 24:26-7,65; 25:28,31,39; 26:7,11-3; 29:13,17
- Air Ontario, 26:7,49
- Airport Ground Transportation Association of Ontario, 30:6,12-3
- American Bus Association, 23:50,56
- Atlantic Tours Gray Line, 23:50,53-6,81
- Autobus Maheux, 27:4,20-5,28-33
- Autocar Orléans Express, 22:16-7,20,25,78; 26:34
- Automobile ownership, 21:32,36
- B.C. Transit, 24:51-3
- British Columbia Old Age Pensioners Organization, 23:101; 24:55,58
- British Columbia Trucking Association, 24:61-3,76
- Bus industry, 21:10; 23:51,70,76,80,102,105; 24:21-2,36,64-6,72-6; 25:32,59,63; 26:6-7,13,16,24,31-3,36,38,53-69,74,76,78,81; 27:11,15; 28:10-2,16-7,22-3,26-7; 29:5,9,13-8; 30:7; 31:38; 32:29,33,40
- Bus terminals, 21:52; 22:31-3,38,92; 23:23,26-7,29-30,32,86-7,97,100; 24:29; 25:33,59; 26:23,36,42,57,71-2; 27:21,32; 29:5,16-7,19; 30:7; 32:35
- Canada Transportation Act, 21:19,61; 24:36; 25:42
- Canada Transportation Act Review Panel, 21:7-8; 24:20-1,23-4,34; 25:27,31; 26:30,63; 29:5,13
- Canadian Association for the Fifty-Plus, 26:76-80,83
- Canadian Bus Association, 21:9,22,25,33,40; 22:73; 23:38,45,48; 24:46; 25:32; 26:42,44; 31:38
- Canadian Council of Motor Transport Administrators, 26:71; 28:20,27-8
- Canadian Motor Vehicle Safety Standards, 23:52,54
- Canadian Rural Partnership, 27:8-9,17
- Canadian Security Intelligence Service, 23:48; 25:34
- Canadian Tourism Commission, 23:56,80
- Canadian Transport Commission, 26:5,11,14
- Canadian Transport Lawyers Association, 28:10,23
- Canadian Transportation Agency, 21:42,46; 24:27; 26:58; 29:14,16-7
- Canadian Urban Transit Association, 30:18-20,23,26-7,31
- Capital cost allowance for bus equipment, 24:63,66
- Coach Canada, 26:24-5,36,58,71,73-5; 30:13
- Coach USA, 26:35-6

Marine marchande —Suite

- Terminaux portuaires à conteneurs du Canada, 13:39-40
- Transport multimodal, 12:13-4,21-3,39; 13:54
- Transporteurs de conférence, 13:48-50
- Transports, ministère, 10:30-1,36-9,45-6; 11:4,6-9,14,18,21-2,25-6; 12:5,9-10,12,16-9,24; 13:7-8,11-5,18-20,24,28-9,31,34-6,39,44,49,57; 14:9-14,17,20-8,32,41
- Transports au Canada, Loi, 13:9-10,41
- Utilisation commerciale d'un bâtiment, 13:34; 14:10,12-4,16-20,24-5,30-1,34

Motomarines

- Association canadienne des manufacturiers de produits nautiques, 31:10,13,22; 32:5,8,13,15-8,27
- Bureau de la sécurité nautique, 31:7,22; 32:12,14,19
- Consultation publique, 31:11-2
- Éducation des plaisanciers, 31:8; 32:23-4
- Environmental Protection Agency, 32:6,8-9,15,17,23
- Environnement
- Émissions d'hydrocarbures, 31:18,23-4,27; 32:23
- Émissions de bruit, 31:18-20,24; 32:9-10,14-5,22-3
- Pollution, 31:10; 32:9
- Environnement, ministère, 31:18; 32:8,23
- Garde côtière canadienne, 31:7-8,10,12-3,15; 32:5,7-8,10-2,16-7,19-21,24
- Guide des administrations locales – Restrictions à la conduite des bateaux, 31:14,16,20,26-7; 32:11-4,16,26
- Industrie
- Acceptation par le marché des moteurs issus des nouvelles technologies, 32:9,17
- Bombardier, 31:8-9,18-9
- États-Unis, 31:10; 32:8
- Normes de fabrication du manufacturier, 31:14,18; 32:9-11,25,27
- Ventes, 32:5,15
- Vices de construction du véhicule, 31:17-8; 32:11
- Marine marchande, Loi, 31:7-8,11,22; 32:6,11,13,22
- Parcs Canada, 31:7,10,12
- Pêches et Océans, ministère, 31:9,11,20
- Responsabilité
- États-Unis, 31:6-7,16,25,27
- Fédéral, 31:6-11,15,16,19-22,25; 32:12,14
- Municipalités, 31:7-8,19-22,25-7; 32:11-4,16,26
- Pouvoir discrétionnaire du ministre, 31:11-2,21; 32:12,25
- Provinces, 31:16,20,25,27; 32:14,24
- Sécurité
- Accidents, 31:8-9,12,15,17; 32:6,12-3,22
- Alberta, 31:15; 32:11
- Canada, 31:16; 32:7
- Carte de conducteur d'embarcation de plaisance, 32:7-8,24
- Colombie-Britannique, 31:7,12,15,21,24,26-7; 32:16,20
- États-Unis, 31:16-7,23,26; 32:7
- Examen, 31:23; 32:8
- Gendarmerie royale du Canada, 31:12,16; 32:19-21
- Manitoba, 31:7,15,21; 32:11
- Ontario, 31:7,13-5,26-7; 32:11,16
- Police provinciale de l'Ontario, 32:18-21
- Québec, 31:13,15,27; 32:11,16
- Society of Automotive Engineers, 31:13,17; 32:8,10
- United States Coast Guard, 31:17-8; 32:8,10,25
- United States National Transportation Safety Board, 31:14,17

Participation publique au capital d'Air Canada

- Actionnaires, 19:15-6,18-20,22,28-30,35-6
- Agents de bord, 19:33-4
- Bureau de la concurrence, 19:37-8
- Canada 3000, 19:15,18-9,40
- Canadien National, 19:20,26
- Concurrence, Loi, 19:27,37
- Coût du billet, 19:17-8,33,38
- Coûts pour la sécurité dans les aéroports, 19:25-6
- Déréglementation, 19:17,26

Intercity busing industry —Cont'd

Commercial Vehicle Safety Alliance, **25**:21,24
 Commission des transports du Québec, **22**:69-70,82,84; **26**:25-6,40;
27:23,35; **28**:13,17
 Community Transportation Assistance Program, **22**:16-7,22
 Competition Act, **29**:4,13-4
 Competition Bureau, **26**:14,18; **29**:4-5,7,13,18
 Competition Tribunal, **24**:27; **25**:43
 Competitive bidding process, **26**:39,45,47,85; **30**:31-2
 Confederation Bridge, **23**:26,49-50,58,60
 Conseil intermunicipal de transport, **28**:24-5,33
 Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, **22**:66,
 71; **27**:31
 Cross-subsidization, **22**:22-3,71,91; **23**:7,23,38,42,45,101; **24**:8,19,21,
 24; **25**:12-3,26,29,40,42,52,59,62; **26**:10,16,44,68; **27**:11,22-3,25,
 27,31-2,34; **29**:6-8,10,13,20; **31**:30; **32**:32,35,37,39,44,47
 DART, **24**:60-1
 DRL Coachlines, **23**:8-10,12,17,35,60-3
 Deregulation
 Airline industry, **22**:57,62,64-5,67; **24**:16,25,50,54; **26**:9-10,12,14,77,
 80-1,87; **27**:24,27; **29**:11-2,15
 Bus industry, **21**:16,21-5,39-43,45,48,50,57,62-4,66-8; **22**:14,22,28-9,
 43-4,62,66,69,71,75-6,79-80; **23**:14,17,26,39,41-4,52,59-74,77,84,
 86,91-2,98-9,101; **24**:8-12,14-6,20-1,23,26,35,40-1,49,53-4,58,
 61-2,64-5; **25**:6-7,11-2,16,18,20,22,25-6,29-31,39-41,43,53-7,
 59-60; **26**:7,9,11,13,15-7,24-5,27-8,31-2,34,37-8,53,59,64,66-72,
 77,79-80,85,87; **27**:16,24,28,31-4; **28**:11,16-7,20,22-3,28,31; **29**:
 6-8,12-9; **30**:9,19-20,22-4,26,29; **31**:30,34-5; **32**:32,34,36,39,42
 Housing, **26**:88-9
 Train, **22**:64; **23**:23; **24**:25; **25**:61; **26**:14-5; **29**:11
 Trucking, **21**:16; **24**:16,18,54,64; **27**:24; **28**:11; **29**:7,17
 Diesel, **24**:69-70
 Ecology Action Centre, **23**:83,85
 Economic growth, **23**:94-5
 Environment, **23**:27,31
 Environment fuel tax, **23**:24,85,90
 Federal provincial aid, subsidies, **21**:51-2,57; **22**:11,13,19-20,34,37,39,
 42-4,49,51-2,57-63,67,76,88,92-3; **23**:24,28,44,66-7,77; **24**:13,15,
 52,59,65; **25**:42,53,59,62-3; **26**:10,14,16,21,30,54,56,59,63,82,86-7;
27:15-8,26; **28**:25,29; **30**:14-5,21,30; **32**:31,37,44
 Flag stops, **25**:27-8,34
 Fuel tax rebate, **22**:81-2,84,86; **23**:85; **24**:13,37-9
 Future, **24**:63-4,69; **25**:61
 Global economy, **26**:13-4
 Gray Line Victoria, **24**:6-7
 Greater Toronto Airport Authority, **30**:14,16-7
 Greenhouse gas emissions, **22**:82; **23**:90,100,102; **24**:63; **26**:8; **30**:27
 Greenhouse gas emissions reductions, **22**:82; **26**:8
 Greyhound, **25**:7-10,12-7,20,22,26,30-3,38-41,52,57,60,62-3; **26**:23,
 26-8,31,33-4,37-8,40,49,71,73-5; **27**:36; **28**:25,32; **32**:35,38,41,45
 Greyhound Canada, **25**:27-9,34-6; **32**:30
 Health Department, **26**:88-9
 High Occupancy Vehicle, **23**:87; **24**:67-8
 Highway Traffic Board, **32**:29-30,32
 Interar, **22**:7-21,36,63,83-4
 Intermodal service, **22**:61; **23**:23,27,29,30,43
 Kéroul, **22**:26-7,30,33,35-6,91
 KPMG Report, **26**:77-8,87
 Kyoto Protocol, **23**:85,90-1,99-100; **24**:63,69; **26**:7,79
 Laidlaw Incorporated, **21**:11,13,51,62; **25**:31,38
 Motor Carrier Commission of British Columbia, **24**:12,15,18,62-3,73-6
 Motor Coach Canada Inc., **22**:85,90; **23**:38; **24**:32,40; **25**:32
 Motor Transport Board, **25**:7-8,17
 Motor Vehicle Act, **24**:48,54
 Motor Vehicle Transport Act, (Bill C-77, 1st Session, 36 th Parliament),
 discussion, **21**:8,14, 17; **22**:61-2
 Motor Vehicle Transport Act, (Bill S-3), discussion, **21**:8-9,19; **28**:20
 National Advisory Council on Aging, **31**:28-33,38
 National passenger strategy, **24**:36,44,46,65; **25**:42; **26**:69,75
 National Safety Code, **21**:9; **23**:8,11,13,20,44,99, **24**:20,46; **25**:10,
 20-1, 33; **26**:68,70-1; **28**:16; **31**:32

Participation publique au capital d'Air Canada —Suite

Endettement, **19**:16-7,27,31
 Fiscalité, **19**:42-3
 Gestion, **19**:19-21,23-4,27-8,30-1,35-6,39-42
 Gouvernement, **19**:17-8,20,23-6,28-30,37,39,41
 Industrie du transport aérien, **19**:17,22-3,27-8,31-2,37-8,43
 Lignes aériennes Canadien International, **19**:15,17,21,23,32,39
 Marché intérieur, **19**:15,18,24
 Office des transports du Canada, **19**:37-8
 Privatisation, **19**:14,20-1,39
 Propriété étrangère, **19**:16,29,31,40
 Routes internationales, **19**:22-3
 Sécurité, **19**:30,41
 Société Onex, **19**:14-5,19,40
 Sociétés aériennes américaines, **19**:28,32,38,40
 Subventions, **19**:21-2,25
 Tango, **19**:33-4,38,40-1,44
 Transports, ministère, **19**:23,27,33
 Transports au Canada, Loi, **19**:14,18,26
 WestJet, **19**:34,39,43-4

Projet de loi C-14 – Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Discussion, **10**:29-47; **11**:4-33; **12**:4-28; **13**:6-63; **14**:9-43

Projet de loi C-34 – Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada

Discussion, **17**:6-43;

Projet de loi C-38 – Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada

Discussion, **18**:14-45

Projet de loi C-44 – Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique

Discussion, **20**:8-76

Projet de loi S-3 – Loi sur les transports routiers

Discussion, **2**:6-64; **3**:4-29; **4**:4-28; **5**:4-24; **6**:8-39

Projet de loi S-5 – Loi modifiant la Loi sur l'Administration du pont

Blue Water
 Discussion, **1**:17-36

Projet de loi S-7 – Loi modifiant la Loi sur la radiodiffusion

Discussion, **7**:6-41; **8**:4-22; **9**:7-47

Projet de loi S-26 – Loi concernant les motomarines dans les eaux navigables

Discussion, **31**:6-27; **32**:5-28

Projet de loi S-33 – Loi modifiant la Loi sur le transport aérien

Discussion, **15**:5-26; **16**:7-8

Radiodiffusion

Abonnés au câble, **7**:11; **9**:10
 Action réseau consommateur, **7**:32-3
 Action-Réseau Québec, **7**:17-8
 Association canadienne de télévision par câble, **7**:37; **8**:4,16
 Association canadienne des radiodiffuseurs, **7**:6,37; **8**:16; **9**:43,46
 Association des consommateurs du Canada, **7**:7,24-5; **8**:8,12,20
 Bell Canada, **8**:9,17; **9**:39
 Bureau de la concurrence, **7**:11-2,16,39
 Câblodistributeurs, **7**:12,19-21; **8**:4-6,13-4,18; **9**:31,36,39
 Centre pour la défense de l'intérêt public, **7**:6,17,25,28-9,31-3;
8:9,11,19; **9**:40-1
 Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes,
 7-6-10,12-6,18-23,25-40; **8**:4-21; **9**:8-13,16-8,20-3,26-31,33,35,
 38-46
 Conseil du Trésor, **7**:13; **8**:6; **9**:43
 Culture canadienne, **7**:9,28,31
 Déréglementation, **7**:10,23,39
 Dignité rurale du Canada, **7**:29; **8**:11
 Distribution à la carte des chaînes de télévision, **7**:20-1

Intercity busing industry —Cont'd

- National Tour Association, **23**:50-1,56
- New technology
 Ballard Technology, **24**:70-1
 Fuel cell, **24**:69-70; **25**:23,35; **30**:11
- Northland Bus Lines, **24**:6-7
- Ontario Highway Transportation Board Act, **26**:66-7; **28**:13-4; **30**:8,14
- Ontario Motor Coach Association, **22**:73,78; **23**:38,56; **25**:32; **26**:27,42,62-3,66,69,71-2,74; **30**:9
- Ontario Northland, **26**:34,41-50,56-7,71; **30**:14
- Ontario Transport Board, **26**:28-9,41
- Operating authority certificate, **25**:17-8; **32**:29-30,36
- Organization of Economic Cooperation and Development, **27**:5-6,14
- Pacific Western Transportation, **21**:58-61,63-9; **25**:7
- Parcel services, **21**:18-9,23; **22**:25,72,78,80; **23**:7,25-6,32,36,46,71,74,105; **24**:7-8,17-8,49,58; **25**:16,28-30,36-7,40; **26**:33-4,49-50; **27**:30-1; **29**:6,19-20; **30**:10-1,14; **32**:30,33-5,37,39,45,47
- Population
 Aged and aging, **23**:92-6,104; **24**:5; **25**:54; **26**:18-9,79; **32**:42
- Growth, **21**:27-30; **23**:92,104-5; **27**:13
- Immigration, **21**:27-8,31,35-6
- Income, **21**:31; **23**:94
- Rural, **21**:27-8,32-3,37,39; **22**:23,39-49,52-4; **23**:93; **25**:55-6; **26**:57,79,84; **27**:4-6,14,17,27,30
- Urban, **21**:27-8,32-3,37; **22**:49; **26**:33,84; **27**:4,6,11,18,27
- Private intercity carriers, **30**:21-2
- Provinces
 Alberta, **24**:56,68; **25**:6-26,58; **26**:12,19,22,26; **28**:14,25,27; **29**:9
- British Columbia, **24**:5-10,12-9,23,41,48-60,3,65,67-78; **25**:11,16,18,20,22,25; **26**:17,22; **27**:6; **28**:14,19,25,27-8,32
- Economic controls over the bus industry, **21**:11,17,25-6,61-2,67-8,89; **23**:7,11-2,14,17-9,38,42,69,75; **24**:35-7; **25**:10-1,18,20,25-6,31-2,51,55,57; **26**:10,15,27,30-1,38,43-4,47,64,66-70; **27**:7,24; **28**:10-1,16-7,19,31; **29**:7
- Manitoba, **24**:11-2,17,61; **25**:18,20,58; **26**:12,17; **28**:14,27-8,32
- New Brunswick, **23**:24-5,38,41,49,59,97,99; **24**:67; **26**:17,58; **28**:19
- Newfoundland, **23**:8-9,26,60-74,99; **28**:22
- Nova Scotia, **23**:7-9,12,24,32,34-5,38,40-1,53,58-9,62-4,67,69,71,76-86,97,99-105,107; **24**:11,17,32,51,77; **25**:13,54; **26**:17-8,22,24,32,58,80; **27**:15,18; **28**:22,28-9; **31**:35; **32**:45
- Ontario, **23**:65,68,72,86,102,105; **24**:77; **26**:5,8,13,17-8,22-3,25-8,36-51,58,62-72,74-5,81,86-8; **27**:20,29-30; **28**:12-5,19,25; **29**:9; **30**:15-6,20,23
- Prince Edward Island, **23**:24,26,32-3,38,47,49,57-9,69,74,92-100,103-5,107-8,110-2; **24**:11,51; **25**:13,54; **26**:32,58,80; **28**:22
- Quebec, **24**:39; **25**:9; **26**:22,25,28,36-40,58,61,66; **27**:4-8,20-5,27-33; **28**:19,24-5,29; **29**:6
- Regulation issue, **21**:7,10-2,14,21-4,47; **22**:76-7,79; **23**:7,10,69,78,88,92; **24**:11,20-1,25,35,40-1,51-2,59,62-5; **25**:7-8,22-5,33; **26**:6-9,11,30,33-4,39,55,58,72; **27**:4,24,34-5; **28**:12,16-7,19-21,23,28-9,32; **29**:5,8,9,13,15,19-20; **30**:15-6,20-4,30-1; **31**:32; **32**:32
- Saskatchewan, **24**:19,26,30,61; **25**:18-20,52,54; **26**:12,17,61,83-5; **27**:19,29; **28**:27-8,32; **29**:6; **31**:30,35; **32**:28-45
- Public Vehicles Act, **26**:64,66-7; **30**:7,9,15-7
- Quebec Bus Owners Association, **22**:7,52,81,85; **25**:7; **27**:22,33
- Red Arrow, **25**:7-10,26; **26**:23,74
- Ridership
 Aborigines, **22**:13,16,18-9,64-5; **26**:37; **27**:7-8,22,24,32; **32**:40
- Calgary, **26**:22; **30**:26
- Children, **22**:21-2,47-8,50; **24**:5,12,60; **25**:14,54; **26**:42,48; **27**:14,30
- Decline, **21**:18,26,32-3,36,39,42,62,64; **22**:57-8,76,83-4,93; **23**:6,10,12,16,22-3,29,40,46,52,79,83,87,101; **24**:6,13,53,65; **25**:6-7,17,29-30,32,35,57; **26**:6,13,32,79,87; **27**:4,9; **28**:10,24,30-1; **29**:18; **30**:5,7,18; **31**:28-9,33; **32**:28,30,38,40
- Halifax, **26**:22-3
- Handicapped and non-handicapped, **21**:22,45,51,56; **22**:8-10,14,20,26-32,35-8,44,52,70,83,91; **23**:16,21,27,30,34,58,71,106,110-1; **24**:14,60; **25**:8,26,41-2,55; **26**:42,50-62; **27**:8,14,21,23,29-30; **29**:13; **30**:19,25; **31**:31-2,37-9; **32**:31,34,44,46
- Immigrants, **22**:89-90

Radiodiffusion —Suite

- Droits de licence et impôts des sociétés, **8**:5-6; **9**:20,33-5,43,45
- Financement de l'attribution des frais, **7**:38-9; **9**:8,10,12,20-2,26-8,31-4,37-9,41
- Financement des intervenants, **7**:10-1; **8**:17; **9**:30,34,46
- Groupes de défense de l'intérêt public, **8**:6-9,12-6,18-9; **9**:13,27
- Industrie de la radiodiffusion
 Autochtones, **8**:18,21; **9**:42
- Contenu canadien, **7**:6,28
- Internet, **7**:31; **8**:4; **9**:19,30
- Mode de transmission analogique, **7**:20,27,32
- Nouvelles chaînes canadiennes télévisées, **7**:28; **9**:17-8
- Organisation nationale anti-pauvreté, **7**:25,29; **9**:40-1
- Participation du public, **9**:8-9
- Patrimoine canadien, ministère **7**:10,31,33; **9**:7,14,20,37-8,40-3,46
- Politique en matière de programmation communautaire, **7**:21,27
- Radiodiffuseurs nationaux, **9**:10,16,21,29
- Radiodiffuseurs publics, **9**:13-4,28
- Régie de l'énergie du Québec, **7**:19,22
- Régime de taxation, **7**:34,36; **9**:28-9
- Renouvellement des licences, **9**:8,22-3,29
- Société de téléphone du Manitoba, **9**:33-4,41
- Société Radio-Canada
 Financement, **9**:9-18,33-6,42,44
- Newsworld, **9**:11,19,45
- Nouveaux services numériques spécialisés, **9**:17-8
- Programmation, **7**:12-3,38; **9**:7-11,15-7,23-5,29,42
- Radio-Canada International, **9**:11,19,45
- Technologie analogique, **7**:20,27,32
- Télécommunications, Loi, **7**:6,8,10,17,22-3,29-30,32-3,35,39; **8**:5; **9**:8-9,21,26-8,36
- Trésor, **7**:13; **8**:5,11-2,18-21; **9**:16,20,43-4
- Voix des consommateurs, **7**:7-8,12,22,31-2,34-7; **8**:10-1,15; **9**:22

Transport aérien

- Air Canada, **15**:7-8,14-6,25
- Association du transport aérien du Canada, **15**:5,11,15-7
- Convention de Montréal, **15**:5-6,11-4,16-8,21,23,26
- Convention de Varsovie, **15**:8,18,21-3,25-6
- Organisation de l'aviation civile internationale, **15**:6-7,10,16
- Responsabilité
 Accord entre transporteurs, **15**:6,17,19,22
- Assurance commerciale, **15**:8-9,15
- Bagages perdus, **15**:11,25-6
- Domages à la propriété et aux personnes, **15**:11-3,16,19-23
- Gouvernement, **15**:8,10,12-6,18-20
- Passagers, **15**:6,10-2,14,17-26
- Transport intérieur, **15**:21-2
- Transporteurs, **15**:7-8,10-1,13-6,20,22-5
- Vois internationaux, **15**:5-6,21,24,26
- Transports, ministère, **15**:5,16

Transport par autobus, réglementation

- Argent dans le réseau routier, **10**:21,23-4,29
- Déréglementation
 Industrie aérienne, **10**:10,13,15
- Industrie de l'autocar, **10**:12,14-5,17-8,26-9
- Service affrété, autocars, **10**:6,17
- Subventions, **10**:15-6,22-4
- Transport intermodal, **10**:20-1
- Transport interprovincial
 Autocars, **10**:8-9,13
- Camionnage, **10**:8-9,12
- Juridiction, **10**:8,11-2
- Transport public interurbain
 Autocars, **10**:6-7,10-3,15-9,22
- Automobiles, **10**:7,12-3,19
- Avions, **10**:6-7,9,16-7,19
- Train, **10**:6-7,10,13,15-6,18-9
- Via Rail, **10**:15-6,21-2

Intercity busing industry —Cont'd**Ridership —Cont'd**

- Industrial employees, **21:59-60; 27:5,21,24**
 Montreal, **26:14,22,26,37-8,40; 27:22**
 Northern Ontario, **26:45-51**
 Ottawa, **26:22,37-8,40; 30:25,29**
 Safety, **22:20,87; 23:13-5,19-20,25-6,32,37,39,41,44-5,49,53,69,73, 76,101-2,106; 24:28,34,36,46-7,50,55,59,66,71-2,75; 25:10,19-21, 24-5,33; 26:28,31,35,40,43,46-7,50-1,58,61,67-9,72,75,78-9,86; 27:5,11,27; 28:12,15-20,22,24,26-7,30; 29:9,19; 30:8,15; 31:32**
 Seniors, **21:29-30,36-8,50-1,56; 22:15,30-1,41-4,47,68,72-3,83,89, 91; 23:16,19,24,27,33,37,71,92,95-6,103-4,106,108; 24:5,12,49, 51,56,60-1; 25:14,26,54-5; 26:32,42,48,50,77-87; 27:8,14,32; 29:5; 31:28-39; 32:29-31,44,46**
 Single travelling companion, **22:38,83**
 Students, **21:29,56,59-61; 22:15,30,44,47,83; 23:30,37,67,70-2,103, 109; 24:12,14,49; 26:40,42,48; 27:8,26; 32:44**
 Surveys, **21:34-5,37**
 Tariffs, **21:35,45-6,52,55-6; 22:17,59-60,70,78,83,86-7; 23:11,15-6, 19,23,35,38-40,47,64,68,70,81,86,88,91,101,105,108-10; 24:9-10, 12,23,27-9,32,52,56,73,76; 25:7,33,35-6,53,57-8,63; 26:6-7,29,36, 42,44,48-9,60,65,73,77,81-3,85; 27:15,17,20,23-4,35-6; 28:16,30; 29:5,8,15; 30:7,13,16-7; 31:29,33; 32:29-30,36,40**
 Toronto, **26:5,8,13-4,16,18,20-3,26,36-9,65,71-3,81-2,87; 28:13-4; 30:25,28-9**
 Vancouver, **24:5,9-10,12-4,17,19,26,60; 26:22; 30:25-6**
 Victoria, **24:7-10**
 Road infrastructure, **22:58,60-1; 23:49,78; 24:24,29-31,39,67-9; 27:7, 10-1,19**
 Royal Commission on National Passenger Transportation, **22:57; 29:5-6**
 Rural bus service
 Competitive bidding, **26:33,65-6**
 Go Transit, **21:34,51,64,66-7; 25:53; 26:8,13,18,74-5; 28:26,33; 30: 22,28**
 OC Transpo, **21:34,56; 26:13; 28:25; 30:28**
 Peterborough-Toronto, **26:26,36-8,45**
 Reduction of service, **21:39,43; 22:41-4,46-7,49,51; 23:43-4,96,102; 24:41-2,61; 25:16,40-1,55; 26:57,68,77; 27:19,28-30; 28:30-1; 29:9,18; 31:28-30; 32:32**
 Secondary networks, **22:68-9**
 St.Catherines-Niagara, **26:26-7,38**
 Subsidies, **24:29; 26:47,54; 29:10-1,18-9**
 Vans, **21:62,67; 23:8-14,18,80,85; 24:8,10-1,15,17-8,25,51,58-60; 25:13,19; 26:83; 31:34-5; 32:38**
 Rural communities
 Development, **24:30; 25:18-9; 27:19; 32:39**
 Economy, **27:10,19**
 Great Britain, **27:5,9-10,12,15,18**
 Social and health services, **22:9,40-2,47,54,67; 23:24,71,78; 24:19-20, 42,48,51,61; 25:59-60; 26:15,78,80,88; 27:5,7,10,12,27; 31:34-6; 32:42,46**
 Subsidies, **24:30-1; 27:11; 29:12; 32:47**
 Technology, **22:54-5; 32:42-3**
 Transportation, **27:9,34; 31:35; 32:41,44**
 United States, **27:5,9-10,16,18; 32:43**
 Rural Secretariat, **27:4-5,7-8,12,15,17-8,29**
 Rural Transit Program, **22:57,60,63**
 Safety check, **25:20-1**
 Saskatchewan Department of Highways and Transportation, **32:28**
 Saskatchewan Transportation Company, **21:47,57; 26:34; 32:28-31,33-40,43-4**
 Sectorial classification
 Charter, **21:9-13,15-8,20-3,33,51,59,64-6,68-9; 22:8-12,17-8,23-4, 36,70,74,76-80,85-6,90,93; 23:7-10,20,22,37,41-2,45-6,50,63-4, 68,78,103,111; 24:7-9,12,17,32-4,42-3,55,57,62,64,74,76; 25:7-8, 11,18,22,25,27,31,37-8,42,56; 26:22,25,34,37,63,65,68,74,77,86; 27:22,32-3,35; 28:10,12-5,17,21-3,31; 29:6; 32:29-30,32,36-7,41**
 Contracted service, **23:8,22; 24:7,13-4,32-4; 26:63; 30:22**

Transport urbain par autocar, industrie

- Accident de la circulation, **21:19,53-5; 23:102; 24:55; 26:28-9,40,61; 28:26**
 Accord sur le commerce intérieur, **25:43-50**
 Agriculture et de l'Agroalimentaire, ministère, **27:4,17**
 Aide des gouvernements fédéral et provinciaux, subventions, **21:51-2, 57; 22:11,13,19-20,34,37,39,42-4,49,52,57-63,67,76,88,92-3; 23:24, 28,44,66-7,77; 24:13,15,52,59,65; 25:42,53,59,62-3; 26:10,14,16, 21,30,54,56,59,63,82,86-7; 27:15-8,26; 28:25,29; 30:14-5,21,31; 32:31,37,44**
 Air Canada, **24:26-7,65; 25:28,31,39; 26:7,11-3,30,49; 29:13,17**
 Air Ontario, **26:7,49**
 Airport Ground Transportation Association of Ontario, **30:6,12-3**
 American Bus Association, **23:50,56**
 Arrêt sur demande, **25:27-8,34**
 Association canadienne de l'autobus, **21:9,22,25,33,40; 22:73; 23:38, 45,48; 24:46; 25:32; 26:42,44; 31:38**
 Association canadienne du transport urbain, **30:18-20,23,26-7,31**
 Association des propriétaires d'autobus du Québec, **22:7,52,81, 85; 25:32; 27:22,33**
 Atlantic Tours Gray Line, **23:50,53-6,81**
 Autobus Maheux, **27:4,20-5,28-33**
 Autocar Orléans Express, **22:16-7,20,25,78; 26:34**
 Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, **30:14,16-7**
 Avenir, **24:63-4,69; 25:61**
 B.C. Transit, **24:51-3**
 British Columbia Old Age Pensioners Organization, **23:101; 24:55,58**
 British Columbia Trucking Association, **24:61-3,76**
 Bureau de la concurrence, **26:14,18; 29:4-5,7,13,18**
 Bureau de la sécurité des transports du Canada, **2:19,21**
 Canadian Association for the Fifty-Plus, **26:76-80,83**
 Canadian Transport Lawyers Association, **28:10,23**
 Centre de développement des transports, **26:56,60,62**
 Certificat d'exploitation, **25:17-8; 32:29-30,36**
 Classification sectorielle
 Autobus scolaires, **21:9,13,15-6,20,59,64-5; 22:8,10,19,23-4,36,42, 44-5,47-8,50,52,70,77-9,91; 23:8,47,61,67,103,105-6,111; 24:7, 13-4; 26:25,40; 27:21-2,26,29-30; 28:12,20-1,26; 32:41**
 Circuits, **21:9,15-7,50,59,65-6; 22:74,89,93; 23:8-10,46,52,54,59, 63-4,76,78-9,81,111; 24:7-9,32,34,43,62,78; 25:27,31; 26:63,66, 74; 28:14**
 Location de véhicules, **22:8-9**
 Navettes, **21:9,15,59; 22:74,76,79,86,93; 23:97-9,103,107-10; 24:45; 25:27,31,53-4,60; 26:24-5,39,63,65-6,74-5; 30:8,15-7,26; 32:33,37**
 Services à contrat, **23:8,22; 24:7,13-4,32-4; 26:63; 30:22**
 Services de nolisement, **21:9-13,15-8,20-3,33,51,59,64-6,68-9; 22: 8-12,17-8,23-4,36,70,74,76-80,85-6,93; 23:7-10,21-2,37,41-2,45-6, 50,63-4,68-9,78,103,111; 24:7-9,12,17,32-4,42,55,57,62,64,74,76; 25:7-8,11,18,22,25,27,31,37-8,42,56; 26:22,25,34,37,63,65,68,74, 77,86; 27:22,32-3,35; 28:10,12-5,17,21-3,31; 29:6; 32:29-30,32, 36-7,41**
 Services réguliers, **21:9-10,12-3,15,18,20-3,33-5,42,52,56,58-9,61-3, 68; 22:12,14,18,68,74,76-80,88,90; 23:7-9,14,21,28,37-8,41,52,70, 78,103; 24:7-8,12,14,17,25,32-3,43,57,62,64; 25:9-10,16,32; 26: 24-5,30,35,63,66,77; 27:7,20; 28:15-6,29,31-2; 29:6; 32:29,32,34, 41,46**
 Transport adapté, **21:22,45,51,56; 22:8-10,14,20-1,26-32,35-8,44,52, 70; 23:58,110-1; 24:14; 25:41-2; 26:42,50-62,73,76; 27:8,14,21,23, 29-30; 30:19,25,32; 32:34,46**
 Transport interurbain, **22:9-11,14-9,21,23,76,78,81,83,85-6,88-9,91; 23:8,18,24,38-9,43,45,50,58,79,85,87-9,96,98,101-2,110; 24:9,19, 22,28,32,47,55,58,65,76; 25:5-6,8,10,14-5,23,27-8,40,51,53; 26: 5-7,26,31,74-5,77,80,82,85,88; 27:5,11,13,20-8,31,34-5; 28:10,17, 19,22,24-5,33; 29:4-9,14-7,19; 30:5,9-10,18-22,26-30; 31:28-34, 37-8; 32:28,30,33**
 Coach Canada, **26:24-5,36,58,71,73-5; 30:13**
 Coach USA, **26:35-6**
 Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers, **21:8**
 Code national de sécurité, **21:9; 23:8,11,13,20,44,99; 24:20,46; 25:10, 20-1,33; 26:68,70-1; 28:10; 31:32**
 Comité consultatif sur le transport accessible, **26:52,55; 31:38**

Intercity busing industry —Cont'd

Sectorial classification —Cont'd

Intercity transportation, **22**:9-11,14-9,21,23,76,78,81,83,85-6,88-91, 93; **23**:8,18,24,38-9,4,45,50,58,79,85,87-9,96,98,101-2,110; **24**:9, 19,22,28,32,47,55,58,65,76; **25**:5-6,8,10,14-5,23,27-8,40,51,53; **26**:5-7,26,31,40,74-5,77,80,82,85,88; **27**:5,11,13,20-8,31,34-5; **28**:10,17,19,22,24-5,33; **29**:4-9,14-7,19; **30**:5,9-10,18-22,26-30; **31**:28-34,37-8; **32**:28,30,33

Paratransit, **21**:22,45,51,56; **22**:8-10,14,20-1,26-32,35-8,44,52,70,91; **23**:58,110-1; **24**:14; **25**:41-2; **26**:42,50-62,73,76; **27**:8,14,21,23, 29-30; **30**:19,25,32; **32**:34,46

Scheduled, **21**:9-10,12-3,15,18,20-3,33-5,42,52,56,58-9,61-3,68; **22**:12,14,18,68,74,76-80,88,90; **23**:7-9,14,20,28,37-8,41,52,70,78, 103; **24**:7-8,12,14,17,25,32-3,43,57,62,64; **25**:9-10,16,32; **26**:24-5, 30,35,63,66,77; **27**:7,20; **28**:15-6,29,31-2; **29**:6; **32**:29,32,34,41,46

School, **21**:9,13,15-6,20,59,64-5; **22**:8,10,19,23-4,36,42,44-5,47-8, 50,52,69,70,77-9,91; **23**:8,47,61,67,103,105-6,111; **24**:7,13-4,25, 40; **27**:21-2,26,29-30; **28**:12,20-1,26; **32**:41

Shuttle, **21**:9,15,59; **22**:74,76,79,86,93; **23**:97-9,103,107-10; **24**:45; **25**:27,31,53-4,60; **26**:24-5,39,63,65-6,74-5; **30**:8,15-7,26; **32**:33,37

Tour, **21**:9,15-7,50,59,65-6; **22**:74,89,93; **23**:8-10,46,52,54,59,63-4, 76,78-9,81,111; **24**:7-9,32,34,43,62,78; **25**:7,31; **26**:63,66,74

Vehicle leasing service, **22**:8-9

SMT/Acadian Lines, **23**:8-10,12,17,20-3,30,34-8,40,47-8,60,72,85-6, 96; **26**:34

Solidarité rurale du Québec, **22**:39-40,45-6,49,52-4; **27**:5

Statistics Canada, **21**:9,12,15,26,33-4; **23**:93; **24**:39-40,56; **25**:63; **26**: 21; **27**:5,18; **28**:24,27

Sustainable transportation, **23**:83,89-90; **24**:35

Toronto Transit Commission, **26**:65,73,75,82; **30**:20,22,28

Tourism, **22**:29,51,74; **23**:37,39,47,57,75-6,79-83; **24**:33,49

Tourism Industry Association of Nova Scotia, **23**:75-7

Tourisme Québec, **22**:26,33

Traffic accident, **21**:19,53-5; **23**:102; **24**:55; **26**:28-9,40,61

Transport

Airplane, **21**:6,38,41,43,47,49,52,58,64,66; **22**:29,37,41,49,64-5,67, 79,91; **23**:23-4,27,29,31,35,44,53,55,79,86,91,97,107; **24**:16,25-9, 33,43,48,50,53-4,56,59,65,76; **25**:8,30-3,35,37,51-2,57-8; **26**:5,9, 14,22,30,35,45-6,49,53,59,62,77,79; **27**:36-7; **29**:15-9; **30**:7-8; **31**: 30,33; **32**:43,46-7

Automobile, **21**:42-3,49; **22**:41,49,57-8,60,63,79,91; **23**:23,27,31,43, 79,84,87,89-91,96,100,103,108; **24**:6,9,23,26,29,38-9,43,48-9,54, 63; **25**:6-7,33,52,56-8; **26**:6,8,14,18-9,43,79; **27**:4,7-8,10,12-3,16; **29**:8; **30**:6-8,30; **31**:28,30,36; **32**:29,43

Boat, **22**:38,49,91; **23**:44; **24**:43,49,57; **26**:59; **32**:43

Bus, **21**:6-7,23,34,36-46,52,64,66; **22**:6-38,41-51,58-63,66,68-92; **23**:6-12,16-52,54-74,76-92,95-111; **24**:5-15,19-23,28-9,31-54,57, 60-4,67-8,70-8; **25**:5-20,23,26-43,51-63; **26**:5-6,8-10,14-9,22,24-8, 30-46,48-54,56-88; **27**:4,13,15,19-36; **28**:10-32; **29**:4-20; **30**:5-30; **31**:28-35,37; **32**:28-41,43-5,47

Cycling, **23**:87-8,90

Cruise ship, **23**:14,53,55,61,81-2; **26**:35

Ferries, **24**:49,57; **28**:22

Helicopter, **22**:49,91

Rail, **21**:6,23,38-42,44-7,52-3,64; **22**:29,31,34,38,46,58,64-5,91; **23**:22-6,29,35,44,55,77,85,87-8,91,97,111; **24**:22,25,36,43-5,48-9; **25**:7,31,37,61; **26**:6-9,12-5,17,19-20,30,52-4,59,63,79,81,86; **27**:7, 9,20,27; **29**:9,11,15-8; **30**:8,11,19,25; **31**:30,33; **32**:43

Taxi, **23**:12-3,24-5,35-6,70-1,96,104,107-8; **24**:19; **25**:12,18,53-4,57; **26**:41,50; **27**:16,29; **28**:21,30; **30**:6,15-7; **32**:30,36,40-1,46

Truck, **22**:49; **23**:44; **24**:16,18,36,39,46,64,66-8,71-2,77; **25**:59-60; **26**:47; **27**:11; **28**:11-2,30; **29**:16-8; **30**:24

Subway, **22**:49,66

Vans, **21**:53-5; **22**:45,87; **23**:8-15,17-20,24-5,28-9,31,34-6,40-2,46-7, 52,66,74-5,80-1,83-5,90-1,97-9,102,105-7,109,111; **24**:8,10-1,15, 17-8,25,51,58-60; **25**:13,17,19-20,53,60; **26**:10,29-33,37,40-1,44, 48,50-1,58,80-1,86; **27**:16-8; **28**:17,21,28-29; **29**:9,20; **30**:6,11-6, 26; **31**:32,34-5; **32**:34,38,45

Transport Department, **21**:8,12,33-4,36,49; **22**:35,38,42,58,73; **23**:41; **24**:33,44,48; **25**:7-8,29,32-3,39; **26**:18,58,62-3; **27**:7,9; **28**:16,20, 27-8; **29**:4; **30**:21; **31**:31

Transport urbain par autocar, industrie —Suite

Commercial Vehicle Safety Alliance, **25**:21,24

Commission canadienne des transports, **26**:5,11,14

Commission canadienne du tourisme, **23**:56,80

Commission des transports du Québec, **22**:69-70,82,84; **26**:25-6,40; **27**:23,35; **28**:13,17

Commission des transports routiers de la Colombie-Britannique, **24**:12, 15,18

Commission des transports routiers de l'Ontario, Loi, **26**:66-7; **28**:13-4; **30**:8,14

Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada, **22**:57; **29**:5-6

Communautés rurales

Développement, **24**:30; **25**:18-9; **27**:19; **32**:39

Économie, **27**:10,19

États-Unis, **27**:5,9-11,16; **32**:43

Grande-Bretagne, **27**:5,9-10,12,15-6

Services socio-santitaires, **22**:9,40-2,47,54,67; **23**:24,71,78; **24**:19-20, 42,48,51,61; **25**:59-60; **26**:15,78,80; **27**:5,7,10,12,27; **31**:34-6; **32**: 42,46

Subventions, **24**:30-1; **27**:11; **29**:12; **32**:47

Technologie, **22**:54-5; **32**:42-3

Transport, **27**:9,34; **31**:35; **32**:41,44

Concurrence, Loi, **29**:4,13-4

Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, **26**:71; **28**: 20,27-8

Conseil consultatif national sur le troisième âge, **31**:28-33,38

Conseil intermunicipal de transport, **28**:24-5,33

Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue, **22**:66, 71; **27**:31

Contrôle des émissions des véhicules, **22**:58-9

Croissance économique, **23**:94-5

DART, **24**:60-1

Déduction pour amortissement touchant les autocars, **24**:63,66

Déréglementation

Camionnage, **21**:16; **24**:16,18,54,64; **27**:24; **28**:11; **29**:7,17

Habitation, **26**:88-9

Industrie de l'autocar, **21**:16,21-5,39-43,45,48,50,57,62-4,66-8; **22**: 14,17,22,28-9,43-4,62,66,69,71,75-6,79-80; **23**:14,17,26,39,41-4, 52,59-74,77,84,86,91-2,98-9,101; **24**:8-12,14-6,20-1,23,26,35,40-1, 49,53-4,58,61-2,64-5; **25**:6-7,11-2,16,18,20,22,25-6,29-31,39-41, 43,53-7,59-60; **26**:7,9,11,13,15-7,24-5,27-8,31-2,34,37-8,53,59,64, 66-72,77,79-80,85,87; **27**:16,24,28,31-4; **28**:11,16-7,20,22-3,28,33; **29**:6-8,12-9; **30**:9,19-20,22-4,26,29; **31**:30,34-5; **32**:32,34,36,39,42

Train, **22**:64; **23**:23; **24**:25; **25**:61; **26**:14-5; **29**:11

Transport aérien, **22**:57,62,64-5,67; **24**:16,25,50,54; **26**:9-10,12,14, 77,80-1,87; **27**:24,27; **29**:11-2,15

Diesel, **24**:69-70

DRL Coachlines, **23**:8-10,12,17,35,60-3

Ecology Action Centre, **23**:83,85

Économie mondiale, **26**:13-4

Émissions de gaz à effet de serre, **22**:82; **23**:90,100,102; **24**:63; **26**:8; **30**:27

Entreprises non-réglementées, fourgonnettes, **23**:9-10,24-5,32,38

Entretien des véhicules, **22**:10-2,20; **23**:37,102,109; **24**:70-7; **25**:41; **26**:30,72; **28**:12-3,18,21-2

Environnement, **23**:27,31

Financement des véhicules, **22**:24-5

Gares routières, **21**:52; **22**:31-3,38,92; **23**:23,26-7,29-30,32,86-7,97, 100; **24**:29; **25**:33,59; **26**:23,36,42,57,71-2; **27**:21,32; **29**:5,16-7; **30**:7; **32**:35

Gray Line Victoria, **24**:6-7

Greyhound, **25**:7-10,12-7,20,22,26,30-3,38-41,52,57,60,62-3; **26**:23, 26-8,31,33-4,37-8,40,49,71,73-5; **27**:36; **28**:25,32; **32**:35,38,41,45

Greyhound Canada, **25**:27-9,34-6; **32**:30

Highway Traffic Board, **32**:29-30,32,36

Industrie de l'autocar, **21**:10; **23**:51,70,76,80,102,105; **24**:21-2,36,64-6, 72-6; **25**:39,59,63; **26**:7-8,13,16,24,31-3,36,38,53-69,74,76,78,81; **27**:11,15; **28**:10-2,16-7,22,26-7; **29**:5,9,13-8; **30**:7; **31**:38; **32**:29,33, 40

Intercity busing industry —Cont'd

Transport 2000, **21**:38-41,44,47-8; **22**:61; **23**:84,101
 Transport 2000 Atlantic, **23**:22,29,33-4
 Transport 2000 Quebec, **22**:56-7,63
 Transports Québec, **22**:91; **27**:36
 Transportation Development Centre, **26**:56,60,62
 TRAX, **23**:83,89
 Trius Tours Ltd., **23**:9,57-60,74,98-9,111
 Union of British Columbia Municipalities, **24**:47-8,52,55
 Unregulated operators, vans, **23**:9-10,24-5,32,38
 Urban planning, **22**:61
 Utility Review Board, **23**:7,10,15-8,20,45,47-8,53,73
 Vehicle emission control, **22**:58-9
 Vehicle financing, **22**:24-5
 Vehicle maintenance, **22**:10-2,20; **23**:37,102,109; **24**:70-7; **25**:41; **26**:30,72; **28**:12-3,18,21-2
 Via Rail, **21**:23,39,42,44,46,48-50,52,56-8,64; **22**:31,92; **23**:22,29,52,66; **24**:22,45,56; **25**:10,31; **26**:6,30,52,63,81; **27**:7,35; **28**:16,26; **29**:9
 WestJet, **25**:32,38; **30**:7

Motor vehicles

Extra-provincial motor carriers
 Public carrier, **6**:27-8
 Safety regulations, **2**:9-10,12,14-5,25-7,32,40,50-1,59; **3**:5-6,11,19-20,28-9; **4**:4-5,9-11,19-21; **5**:7,23-4; **6**:13,33,38
 Trucking, **2**:12-3,23-4,28,33,56-8; **4**:18-23,26-7; **5**:17-8,23; **6**:27-8
 Truck and bus transport
 Accident investigations, **2**:16,19
 Black box technology, **3**:11-2
 Canada Grain Act, **6**:27-9
 Canadian Council of Ministers of Transport, **5**:4-5; **6**:26,33,36
 Canadian Council of Motor Transport Administrators, **2**:22,24,26-7,29,33,36,49-50,52,56-7; **3**:4-7,9,12-4,19-20,22,26-7; **4**:6,10,26; **5**:7,20
 Canadian Industrial Transportation Association, **4**:4-6,8-9,14
 Canadian Manufacturers Association, **3**:15,24
 Canadian Trucking Alliance, **2**:48-9,53; **3**:21-3; **4**:5; **5**:4-5, 9-10; **6**:12,18,30
 Canadians for Responsible and Safe Highways, **2**:31-3,38; **3**:12,14,22-3
 Commercial Vehicle Safety Alliance Standard, **2**:20,48; **3**:7,15-9; **5**:9
 Constitutional authority to regulate, **2**:6,11
 Council of Deputy Ministers responsible for Transportation and Highway Safety, **5**:8,20
 Damaged products, **4**:25,27-8
 Forest Products Association of Canada, **4**:18-20
 Highway infrastructure, **2**:28-30; **3**:19; **4**:7-9,12,15-7; **5**:16; **6**:32
 Hours of work for truckers, **2**:17-23,29,32-6,41-7,55-6,61-3; **3**:8-11,15,20-2,28; **4**:22,25; **5**:10-1,13,15; **6**:9-10,15-8,21,37-8
 Income of bus and truck drivers, **2**:43-7,61; **6**:8-9,14-5,17-8
 Independent truckers, **6**:12,17,19
 Load brokers, **6**:11-2,19-20
 Load security, **5**:13,20-1
 National Safety Code, **2**:8,10-2,14-5,17-20,22-3,25-6,28,30,33,38-43,49-50,52,54,57; **3**:5-8,10,12-3,15-6,18,20-1,23-4,26,28; **4**:6,10-3,15,25; **5**:6-13,17-9; **6**:13,29-32,35,37,39; **10**:9,25-6
 North American Free Trade Agreement, **2**:23-4,31-2; **5**:23-4; **6**:28
 Road safety, **2**:7-8,10-1,15-9,23-5,31,35-7,39,41-2,47-8,58; **3**:14,17; **4**:5,12,15-8,23-6; **5**:6-7,16-7; **6**:9,15,24,31
 Safety fitness certificate, **2**:7-8,40,53,58; **3**:7,13,29; **4**:5,11; **5**:12-3; **6**:33,37; **10**:8
 Safety ratings, **2**:11-2,20-1,26-7,29,30,48-52,54-5,59-60,62-4; **3**:5-7,14-6,23-7; **4**:12,14; **5**:7-8,11,13-5,19,22; **6**:30-1
 Transport Department, **2**:11,13,16,18,21-2,25-7,29-30,43,45,48-54; **3**:4-6,11,17,21,27; **4**:4-5,20,24; **5**:5-8,10,20-1,23,25-6,33
 Transportation Safety Board of Canada, **2**:19,21
 Treasury Board, **5**:7,11
 Truck dimensions, **2**:29-30,42; **3**:11-2,14; **4**:21,25
 Truckers' responsibilities, **6**:9-13,20

Transport urbain par autocar, industrie —Suite

Infrastructure des routes, **22**:58,60-1; **23**:49,78; **24**:24,29-31,39,67-9; **27**:7,10-1,19
 Inspection de sécurité mécanique, **25**:20-1
 Intercar, **22**:7-21,36,63,83-4
 Interfinancement, **22**:22-3,71,91; **23**:7,23,38,42,45,101; **24**:8,19,21,24; **25**:12-3,26,29,40,42,52,59,62; **26**:10,16,44,68; **27**:11,22-3,25,27,31-2,34; **29**:6-8,10,13,20; **31**:30; **32**:32,35,37,39,44,47
 Kéroul, **22**:26-7,30,33,35-6,91
 Laidlaw Incorporated, **21**:11,13,51,62; **25**:31,38; **29**:13
 Lignes rurales d'autocar
 Fourgonnettes, **21**:62,67; **23**:8-14,18,80-1,85; **24**:8,10-1,15,17-8,25,51,58-60; **25**:13,19; **26**:83; **31**:34-5
 Go Transit, **21**:34,51,64,66-7; **25**:53; **26**:8,13,74-5; **28**:26,33; **30**:22,28
 OC Transpo, **21**:34,56; **26**:13; **28**:25; **30**:28
 Peterborough-Toronto, **26**:26,36-8,45
 Proposition d'appel d'offres, **26**:33,65-6
 Réduction de service, **21**:39,43; **22**:41-4,46-7,49,51; **23**:43-4,96,102; **24**:41-2,61; **25**:16,40-1,55; **26**:57,68,77; **27**:19,28-30; **28**:30-1; **29**:9,18; **31**:28-30; **32**:32
 Réseaux secondaires, **22**:68-9
 St.Catherines-Niagara, **26**:26-7,38
 Subventions, **24**:29; **26**:47,54; **29**:10-1,18-9
 Motor Carrier Commission of British Columbia, **24**:12,15,18,62-3,73-6
 Motor Coach Canada Inc., **22**:85,90; **23**:38; **24**:32,40; **25**:32
 Motor Transport Board, **25**:7-8,17
 National Tour Association, **23**:50-1,56
 Nombre de voyageurs
 Accompagnateur unique, **22**:38,83
 Autochtones, **22**:13,16,18-9,64-5; **26**:37; **27**:7-8,22,24,32; **32**:40
 Calgary, **26**:22; **30**:26
 Déclin, **21**:18,26,32-3,36,39,42,62,64; **22**:57-8,76,83-4,93; **23**:6,10,12,16,22-3,29,40,46,52,79,83,87,101; **24**:6,13,53,65; **25**:6-7,17,29-30,32,35,57; **26**:6,13,32,79; **27**:4-9; **28**:10,24,30-1; **29**:18; **30**:5,7,18; **31**:28-9,33; **32**:28,30,38,40
 Employés industriels, **21**:59-60; **27**:5,21,24
 Enfants, **22**:21-2,47-8,50; **24**:5,12,60; **25**:14,54; **26**:42,48; **27**:14,30
 Enquête, **21**:34-5,37
 Étudiants, **21**:29,56,59-61; **22**:15,30,44,47,83; **23**:30,37,67,70-1,73,103,109; **24**:12,14,49; **26**:40,42; **27**:8,26; **32**:44
 Halifax, **26**:22-3
 Immigrants, **22**:89-90
 Montréal, **26**:14,22,26,37-8,40; **27**:22
 Nord ontarien, **26**:45-51
 Ottawa, **26**:22,37-8,40; **30**:25,29
 Personnes âgées, **21**:29-30,36-8,50-1,56; **22**:15,30-1,41-4,47,68,72-3,83,89,91; **23**:16,19,24,27,33,37,71,92,95-6,103-4,106,108; **24**:5,12,49,51,56,60-1; **25**:14,26,54-5; **26**:32,42,48,50,77-87; **27**:8,14,32; **29**:5; **31**:28-39; **32**:29-31,44,46
 Personnes handicapées et non handicapées, **21**:22,45,51,56; **22**:8-10,14,20-1,26-32,35-8,44,52,70,83,91; **23**:16,21,27,30,34,58,71,106,110-1; **24**:14,60; **25**:8,26,41-2,55; **26**:42,50-62; **27**:8,14,21,23,29-30; **29**:9; **30**:19,25; **31**:31-2,37-9; **32**:31,34,44,46
 Sécurité, **22**:20,87; **23**:13-5,19,21,25-6,32,37,39,41,44-5,49,53,69,73,76,101-2,106; **24**:28,34,36,46-7,50,55,59,66,71-2,75; **25**:10,19-21,24-5,33; **26**:28,31,35,40,43,46-7,50-1,58,61,67-9,72,75,78-9,86; **27**:5,11,27; **28**:12,15-20,22,24,26-7,30; **29**:9,19; **30**:8,15; **31**:32
 Tarifs, **21**:35,45-6,52,55-6,64; **22**:17,59-60,70,78,83,86-7; **23**:11,15-6,19,23,35,38-40,47,64,68,70,81,86,88,91,101,105,108-10; **24**:9,10,12,23,27-9,32,52,56,73,76; **25**:7,33,35-6,53,57-8,63; **26**:6-7,29,36,42,44,48-9,60,65,73,77,81-3,85; **27**:15,17,20,24,35-6; **28**:16,30; **29**:5,8,15; **30**:7,13,16-7; **31**:29,33; **32**:29-30,36,40
 Toronto, **26**:5,8,13-4,16,18,20-3,26,36-9,65,71-3,81-2,87; **28**:13-4; **30**:25,28-9
 Vancouver, **24**:5,9-10,12-4,17,19,26,60; **26**:22; **30**:26
 Victoria, **24**:7-10
 Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, **23**:52,54
 Northland Bus Lines, **24**:6-7

Motor vehicles —Cont'd**Truck and bus transport —Cont'd**

Trucking industry, **2:6,10-1,32-3,52,60; 4:7,12-5,17-8,23-4,27; 5:4,17,21**

Personal watercraft

Boater education, **31:8; 32:23-4**

Canada Shipping Act, **31:7-8,11,22; 32:5,11,13,22**

Canadian Coast Guard, **31:7-8,10,12-3,15; 32:5,7-8,10-2,16-7,19-21,24**

Canadian Marine Manufacturers Association (CMMA), **31:10,13,22; 32:5,8,13,15-8,27**

Environment

Hydrocarbon emissions, **31:18,23-4,27**

Noise emissions, **31:18-20,24; 32:9-10,14-5,22-3**

Pollution, **31:10; 32:9**

Environment Department, **31:18; 32:8,23**

Environmental Protection Agency, **32:6,8-9,15,17,23**

Fisheries and Oceans Department, **31:9,11,20**

Industry

Bombardier, **31:8-9,18-9**

Manufacturing safety standards, **31:14,18; 32:9-11,25,27**

Market acceptance of new technology, **32:8,17**

Sales, **32:5,15**

United States, **31:10; 32:8**

Vehicle defects, **31:17-8; 32:11**

Local Authorities' Guide to Boating Restriction Regulations, **31:14,16, 20,26-7; 32:11-4,16,26**

Office Boating Safety, **31:7,22; 32:12,14,19**

Parks Canada, **31:7,10,12**

Public consultation, **31:11-2**

Responsibility

Federal, **31:6-11,15,19-22,25; 32:12,14**

Minister, limited discretion, **31:11-2,21; 32:12,25**

Municipalities, **31:7-8,19-22,25-7; 32:11-4,16,26**

Province, **31:16,20,25,27; 32:14,24**

United States, **31:6-7,16,25,27**

Safety

Accidents, **31:8-9,12,15,17; 32:6,12-3,22**

Alberta, **31:15; 32:11**

British Columbia, **31:7,12,15,21,24,26-7; 32:16,20**

Canada, **31:16; 32:7**

Manitoba, **31:7,15,21; 32:11**

Ontario, **31:7,13-5,26-7; 32:11,16**

Ontario Provincial Police, **32:18-21**

Pleasure Craft Operators Certification, **32:7-8,24**

Quebec, **31:13,15,27; 32:11,16**

Royal Canadian Mounted Police, **31:12,16; 32:19-21**

Test, **31:23; 32:8**

United States, **31:16-7,23,26; 32:7**

Society of Automotive Engineers, **31:13,17; 32:8,10**

United States Coast Guard, **31:17-8; 32:8,10,25**

United States National Transportation Safety Board, **31:14,17**

Shipping

Aeronautics Act, **13:8-9**

Antitrust immunity, **13:38,40,42-6,49-50,54,57,61**

Boating, **13:29-30,32,36; 14:10-1,14,16**

Boating restrictions regulations, **14:37-9**

Builders plates, **11:24-5**

Canada Shipping Act, **14:21,26,29-30,32-3,39**

Canada Transportation Act, **13:9-10,41**

Canadian Coast Guard, **10:34,37-9; 11:24,27,32; 13:11,13,15,20,26-7, 30,35; 14:23-4,27,29,32,40-2**

Canadian container ports, **13:39-40**

Canadian Environment Assessment Act, **10:45; 13:15**

Canadian Environmental Protection Act, **10:44-6; 12:8**

Canadian International Freight Forwarders Association Inc., **12: 5,12-3, 16-7,27-8; 13:51**

Canadian Marine Advisory Council, **14:21,26-8,32**

Canadian Marine Manufacturers Association, **10:44,47; 11:20; 13:26**

Canadian Maritime Documents, **12:7,9**

Transport urbain par autocar, industrie —Suite**Nouvelle technologie**

Piles à combustible, **24:69-70; 25:23,35; 30:11**

Technologie Ballard, **24:70-1**

Office des transports de l'Ontario, **26:28-9,41**

Office des transports du Canada, **21:42,46; 24:27; 26:58; 29:14,16-7**

Ontario Motor Coach Association, **22:74,78; 23:38,56; 25:32; 26:27,42,62-3,66,69,71-2,74; 30:9**

Ontario Northland, **26:34,41-50,56-7,71; 30:14**

Organisation de coopération et de développement économique, **27:5-6,14**

Pacific Western Transportation, **21:58-61,63-9; 25:7**

Partenariat rural canadien, **27:8-9,17**

Pont de la Confédération, **23:26,49-50,58,60**

Population

Croissance, **21:27-30; 23:92,104-5; 24:67; 27:13**

Immigration, **21:27-8,31,35-6**

Personnes âgées et vieillissement, **23:92-6,104; 24:5; 25:54; 26:18-9, 79; 32:42**

Revenu, **21:31; 23:94**

Rurale, **21:27-8,32-3,37,39; 22:23,39-49,52-4; 23:93; 25:55-6; 26:57, 79,84; 27:4-6,14,17,27,30**

Structure familiale, **21:31**

Urbaine, **21:27-8,32-3,37; 22:49; 24:26; 26:33,84; 27:4,6,11,18,27**

Procédure d'appel d'offre, **26:39,45,47,85; 30:31-2**

Programme communautaire d'aide au transport, **22:16-7,22**

Programme de coopération parlementaire canadien, **29:7**

Propriétaires d'autobus privés, **24:64**

Propriétaires d'automobiles, **21:32,36**

Propriété croisée, **22:79**

Protocole de Kyoto, **23:85,90-1,99-100; 24:63,69; 26:7,79**

Provinces

Alberta, **24:56,68; 25:6-26,58; 26:12,19,22,26; 28:14,25,27; 29:9; 32:30**

Colombie-Britannique, **24:5-10,12-9,23,41,48-63,65,67-78; 25:11,16, 18,20,22,25; 26:17,22; 27:6; 28:14,19,25,27-8,32**

Contrôle économique sur l'industrie des autobus, **21:11,17,25-6,61-2, 67-8,89; 23:7,11-2,14,17-9,38,42,69; 24:35-7; 25:10-1,18,20,25-6, 31-2,51,55,57; 26:10,15,27,30-1,38,43-4,47,64,66-70; 27:7,24; 28:10-1,16-7,19,31; 29:7**

Île-du-Prince-Édouard, **23:24,26,32-3,38,47,49,57-9,69,74,92-100, 103-4,107-8,110-2; 24:11,51; 25:13,54; 26:32,58,80**

Manitoba, **24:11-2,17,61; 25:18,20,58; 26:12,17; 28:14,27-8,32; 32: 30**

Nouveau-Brunswick, **23:24-5,38,41,49,59,97,99; 24:67; 26:17-8,58; 28:19**

Nouvelle-Écosse, **23:7-9,12,24,32,34-5,38,40-1,53,58-9,62-4,67,69, 71,76-86,97,99-104,107-8; 24:11,17,32,51,77; 25:13,54; 26:17-8, 22,24,32,58,80; 27:15,18; 28:22,28-9; 31:35; 32:45**

Ontario, **23:65,68,72,86,102,105; 24:77; 26:5,8,13,17-8,22-3,25-8, 36-51,58,62-72,74-5,81,86-8; 27:20,29-30; 28:12-5,19,25; 29:9; 30:15-6,20,23**

Québec, **24:39; 25:9; 26:22,25,28,36-40,58,61,66; 27:4-8,20-5,27-33; 28:19,24-5,29; 29:6**

Réglementation, **21:7,10-2,14,21-4,47; 22:76-7,79; 23:7,10,69,78,88, 92; 24:11,20-1,25,35,40-1,51-2,59,62-5; 25:7-8,22-5,33; 26:6-9,11, 30,33-4,39,55,58,72; 27:4,24,34-5; 28:12,16-7,19-21,23,28-9,32; 29:5,8-9,13,15,19-20; 30:15-6,20-4,30-1; 31:32; 32:32**

Saskatchewan, **24:19,26,30,61,68; 25:18-20,52,54; 26:12,17,61,83-5; 27:19,29; 28:27-8,32; 29:6; 31:30,35; 32:28-45**

Terre-Neuve, **23:8-9,26,60-74,99; 31:30**

Rapport du groupe KPMG, **26:77-8,87**

Red Arrow, **25:7-10,26; 26:23,74**

Réduction des émissions de gaz à effet de serre, **22:82; 26:8**

Remise des taxes sur le carburant, **22:81-2,84,86; 23:85; 24:13,37-9**

Rural Transit Program, **22:57,60,63**

Santé, ministère, **26:88-9**

Saskatchewan Transportation Company, **21:47,57; 26:34; 32:28-31, 33-40,43-4**

Secrétariat rural, **27:4-5,7-8,12,15,17-8,29**

Service canadien du renseignement de sécurité, **23:48; 25:34**

Service intermodal, **22:61; 23:23,27,29-30,43**

Shipping —Cont'd

Canadian Maritime Law Association, **12:4-5,7-8; 13:18-20; 18:7**
 Canadian Pacific Limited, **13:48,50,54-5,61-2**
 Canadian Safe Boating Council, **13:33; 14:15,23**
 Canadian Shipowners Association, **11:18; 13:6-7,9,22**
 Canadian Shippers Council, **13:38-42,45,52,56,59,62**
 Canadian Transportation Accident Investigation Safety Board, **12:7-8,10**
 Canadian Transportation Agency, **13:9,38,49**
 Canadian Yachting Association, **13:25-7,34; 14:9,13,21,23,27-8,33**
 Capacity plates, **11:24,32**
 Charter a vessel, **14:19-20,27**
 Commercial use of vessel, **13:34; 14:10,12-4,16-20,24-5,30-1,34-5**
 Comparative legislation, **10:41-2**
 Competition Act, **10:42-3; 13:40-2,58**
 Competition Bureau, **13:43-4**
 Conference carriers, **13:48-50**
 Conference systems, **13:50,58**
 Confidentiality of service contracts **12:17-9; 13:44,47,50,53,60**
 Containers facilities, **13:43,47-8,57**
 Contraventions Act, **11:22,27,32; 13:27-8,32; 14:10,15-6,20,30-2,36,40**
 Criminal Code, **12:10-1; 13:27**
 Cruise ship, **11:18; 13:23**
 Dangerous goods, **13:23-4**
 Deregulation
 Airlines, **12:14,21**
 Trucking industry, **12:14,21-2**
 Environment Department, **10:34,44-6; 11:27-8; 12:10; 14:29**
 Fairness of treatment between different modes of transportation, **11:6, 12-5**
 Federal Maritime Commission, **12:16,18**
 Fisheries and Oceans Department, **10:34,37,39; 13:7,11-4,16,20,24-5, 30-1; 14:9,15,21-3,25-8,32,36,42**
 Freight Forwarders Association, **13:51**
 Health Department, **13:25**
 Industry Department, **10:40**
 Inland transportation, **13:50**
 Insurance, **14:17-8**
 Interested Carriers Working Group, **13:51,54,56,59,61**
 International cargo, **11:18-9**
 International Maritime Organization, **13:16,24**
 Marine safety, **11:25-7; 14:40**
 Migratory Birds Convention Act, **12:10-1**
 Multi-modal transport, **12:13-4,21-3,38; 13:54**
 National Marine Manufacturers Association, **13:33-4**
 National Recreational Boating Advisory Committee, **14:27-8,37**
 New administrative penalty regime, **11:5-10,13,16-7,21; 12:6-9,12; 13:7-12,19,21-3,28,30-1,54; 14:10-1,17,19,22,30,32-4**
 Ocean Shipping Reform Act, **12:15-8; 13:39,44,52,56-7,59,61**
 Office of Boating Safety, **14:36-7**
 Oil handling facilities, **11:23,27,31; 13:29,31**
 Organization for Economic and Co-operation and Development, **13:45-6**
 Ownership
 Long-term ship lease, **11:14-5**
 Registration of vessel, **14:24,34**
 Ships, **11:11-2,14**
 Short-term ship lease, **11:14-5**
 Passenger, **13:30; 14:36**
 Passenger and vessel safety and environment protection, **10:30-3,36,40**
 Personal watercraft, **10:33-5; 11:28-30**
 Pleasure boats, **10:37,46; 11:20-3,27,29,31; 13:26,28-30,33-4,37; 14: 10-1,13,15-8,20-5,28,30-1,34-6,41**
 Police agencies, **13:28,32-3; 14:20,22,24,29-30,33,37,40**
 Pollution
 Dumping of ballast water, **10:43-4; 11:18-9; 13:15-6**
 Fine, **13:21-2**
 Oil, **10:36; 11:16,19,23,27-30; 12:10; 13:22,24**
 Prevention, **10:37-8; 12:7; 13:7,12; 14:9**
 Railway Safety Act, **13:8-9,12,22**
 Recreational Boarding Advisory Committees, **14:27-8,37**
 Recreational vessels, **13:28-30,33**
 Responsibility of municipal, provincial and federal jurisdictions, **14:36-8**

Transport urbain par autocar, industrie —Suite

SMT/Acadian Lines, **23:8-10,12,17,20-3,30,34-8,40,47-8,60,72,85-6, 96; 26:34**
 Sociétés de messagerie des colis, **21:18-9,23; 22:25,72,78,80-1; 23:7, 25-6,32,36,46,71,74,105; 24:7-8,17-8,49,58; 25:16,28-30,36-7,40; 26:33-4,49-50; 27:30-1; 29:6,19-20; 30:10-1,14; 32:30,33-5,37,39, 45,47**
 Solidarité rurale du Québec, **22:39-40,45-6,49,52-4; 27:5**
 Statistique Canada, **21:9,12,15,26,33-4; 23:93; 24:39-40,56; 25:63; 26: 21; 27:5,18; 28:24,27**
 Stratégie nationale du transport des passagers, **24:37,44,46,65; 25:42; 26:69,75**
 Taxe environnementale sur le carburant, **23:24,85,90**
 Toronto Transit Commission, **26:65,73,75,82; 30:20,22,28**
 Tourism Industry Association of Nova Scotia, **23:75-7**
 Tourisme, **22:29,51,74; 23:37,39,47,57,75-6,79-83; 24:33,49**
 Tourisme Québec, **22:26,33**
 Transport
 Autocar, **21:6-7,23,34,36-46,64; 22:6-38,41-51,58-63,66,68-92; 23: 6-12,16-52,54-74,76-92,95-111; 24:5-15,19-23,28-9,31-54,57,60-4, 67-8,70-8; 25:5-20,23,26-43,51-63; 26:5-6,8-10,14-9,22-3,24-8, 30-46,48-54,56-88; 27:4,13,15,19-36; 28:10-32; 29:4-20, 30:5-30; 31:28-35,37; 32:28-41,43-5,47**
 Automobile, **21:42-3,49; 22:41,49,57-8,60,63,79,91; 23:23,27,31,43, 79,84,87,89-91,96,100,103,108; 24:6,9,23,26,29,38-9,43,48-9,54, 63; 25:6-7,33,52,56-60; 26:6,8,14,18-9,43,78-9; 27:4,7-8,10,12-3, 16; 29:8; 30:6-8,30; 31:28,30,36; 32:29,43**
 Avion, **21:6,38,41,43,47,49,52,58,64; 22:29,37-8,41,49,65,67,79,91; 23:23-4,27,29,31,35,44,53,55,66,79,86,91,97,107; 24:16,25-9,33, 43,48,50,53-4,56,59,65,76; 25:8,30-3,35,37,51-2,57-8; 26:5,9,14, 22,30,35,45-6,49,53,59,62,77,79,87; 27:36-7; 29:15-9; 30:7-8; 31: 30,33; 32:43,46-7**
 Bateau, **22:38,49,91; 23:16,44; 24:43,49,57; 26:59; 32:43**
 Bicyclette, **23:87-8,90**
 Camion, **22:49; 23:44; 24:16,18,36,39,46,64,66-7,71-2,77; 25:59-60; 26:47; 27:11; 28:11-2,30; 29:16-8; 30:24**
 Fourgonnettes, **21:53-5; 22:45,87; 23:8-15,17-21,24-5,28-9,31,34-6, 40-2,46-7,52,66,74-5,80-1,83-5,90-1,97-9,102,105-7,109,111; 24:8, 10-1,15,17-8,25,51,58-60; 25:13,17,19-20,53,60; 26:10,29-33,37, 40-1,44,48,50-1,58,80-1,86; 27:16-8; 28:17,21,28-9; 29:9,20, 30:6, 11-6,26; 31:32,34-5; 32:34,38,45**
 Hélicoptère, **22:49,91; 23:16**
 Métro, **22:49,66**
 Paquebot de croisière, **23:14,53,55,61,81-2; 26:35**
 Taxi, **23:12-3,24-5,35-6,70-1,96,104,107-8; 24:19; 25:12,18,53-4,57; 26:41,50; 27:16,29; 28:21,30, 30:6,15-6; 32:30,36,40-1,46**
 Train, **21:6,23,38-42,44-7,52-3,64; 22:29,31,34,38,46,58,64-5,91, 23:22-6,29,35,44,55,77,85,87-8,91,97,111; 24:22,25,36,43-5,48-9; 25:8,31,37,61; 26:6-9,12-5,17,19,21,30,52-4,59,63,79,81,86; 27:7, 9,20,27; 29:9,11,15-8; 30:8,11,19,25; 31:30,33**
 Traversiers, **24:49,57; 28:22**
 Transport 2000, **21:38-41,44,47-8; 22:61; 23:84,101**
 Transport 2000 Atlantic, **23:22,29,33-4**
 Transport 2000 Québec, **22:56-7,63**
 Transport durable, **23:83,89-90; 24:35**
 Transporteurs interurbains privés, **30:21-2**
 Transports, ministère, **21:8,12,33-4,36,49; 22:35,38,42,58,72; 23:41; 24:33,44,48; 25:7-8,29,32,34,39; 26:18,58,62-3; 27:7,9; 28:16,20, 27-8; 29:4; 30:21; 31:31**
 Transports au Canada, Comité d'examen de la Loi, **24:20-1,23-4,34; 25:27,31; 26:30,63; 29:5,13**
 Transports au Canada, Loi, **21:19,61; 24:36; 25:42**
 Transports Québec, **22:91; 27:36**
 Transports routiers, Loi, **21:7-9,19; 23:7; 29:4; 30:20,24; 31:31-2**
 Transports routiers (Projet de loi C-77, 1^{re} session, 36^e législature), discussion, **21:8,14,17; 22:61-2**
 Transports routiers (Projet de loi Bill S-3), discussion, **21:8-9,19; 28:20**
 TRAX, **23:83,89**
 Tribunal de la concurrence, **24:27; 25:43**
 Trius Tours Ltd., **23:9,57-60,74,98-9,111**
 Union of British Columbia Municipalities, **24:47-8,52,55**

Shipping —Cont'd

Safety, **10**:39-40; **11**:13,18,21,25-6,31-2; **14**:10-7,19-20,25-8,31-2, 34-6,41
 Safety regulation, **13**:32-6; **14**:10-5,19-20,25,35-6,41
 Search and seizure, **11**:17-8
 Shippers
 Airlines, **12**:24,26-7
 Arctic, **13**:23-4,62
 Canada, **12**:16; **13**:40-6,48,50-63
 Canadian crews, **13**:17,19-20,22
 Commercial vessels, **13**:26-8,30
 Conference contracts, **13**:47,50,52,58
 Definition, **12**:16,19-20,23
 Discussion agreement, **13**:53-4,61
 Foreign ships, **10**:35,41; **13**:17,19,24-5
 Freight forwarders, **12**:16-23,25-7; **13**:45
 Freight rates, **13**:40,47,55,58
 Freighters, **13**:26,35,47,53
 Multinationals **12**:20,23
 St. Lawrence Seaway, **13**:60,63
 Security, **12**:24-6; **13**:18
 Shipping lines, **12**:23-4,27; **13**:43
 United States, **12**:16; **13**:51-2,54-6,58-62
 Shipping companies, **13**:46-7
 Shipping Conferences Exemption Act, **10**:29,31-2,42, **11**:6; **12**:6,9,15-6; **13**:6-7,17,38-45,52-3,56-7,61,63; **14**:9,25
 Shipping Federation of Canada, **10**:47; **11**:4,11; **12**:6-7; **13**:18-9
 Small craft, **13**:36; **14**:27,31-2
 Transport Department, **10**:30-1,36-9,45-6; **11**:4,6-9,14,18,21-2,25-6; **12**:5,9-10,12,16-9,24; **13**:7-8,11-5,18-20,24,28-9,31,34-6,39,44,49, 57; **14**:9-14,17,20-8,32,41
 Vessel, **13**:29-30,32

Transportation Appeal Tribunal of Canada

Administrative monetary penalties, **17**:7,12,16; **18**:8,13-4
 Administrative sanctions, **17**:6-9,12,20,24-33-4,37; **18**:10,12,19,24,26
 Aeronautics Act, **17**:7-8,18,30,33-4,40; **18**:20
 Alternative dispute resolution, **17**:35,38; **18**:16
 Canada Shipping Act, **17**:7-8,11-2,14,17-9,25-7,30; **18**:7-13,18-9
 Canadian Maritime Law Association, **12**:4-5,7-8; **13**:18-20; **18**:7-10,13, 17-8
 Canadian Shipowners Association, **18**:7-8,17-8
 Civil Aviation Tribunal, **17**:7,9,13,16-25,31,33-6,39-43; **18**:7,15-6, 19
 Creation, **17**:6-9,20-6,28,35,40; **18**:7-8,10-4,18,23,25-6
 Federal Court Act, **17**:17,27; **18**:11,16
 Federal Court of Canada, **17**:16,27,29-30,33,37; **18**:20-1
 Licensing decisions, **17**:7-8,11-2,16,34,41-2
 Marine Transportation Security Act, **17**:7-8,12,20,25
 Members, **17**:9-10,21-3
 Motor Vehicle Transportation Act, **17**:9,15
 Railway Association of Canada, **18**:7,21-3
 Railway industry, **18**:26-7
 Railway Safety Act, **17**:7-8,13,18; **18**:22-3,25-6
 Shipping Federation of Canada, **17**:24-5,39; **18**:7,17-8
 Transport Department, **17**:6-8,12,14,17,26-7,29,34-7,39,41-2; **18**:9,13, 22,24-5

Transport urbain par autocar, industrie —Suite

Utility Review Board, **23**:7,10,15-8,20,45,47-8,53,73
 Véhicule à forte densité d'occupation, **23**:87; **24**:67-8
 Véhicules de transport, Loi, **24**:48,54
 Véhicules de transport en commun de l'Ontario, Loi, **26**:64,66-7; **30**:7, 9,15-7
 Via Rail, **21**:23,39,42,44,46,48-50,52,56-8,64; **22**:31,92; **23**:22,29,52, 66; **24**:22,45,56; **25**:10,31; **26**:6,30,52,63,81; **27**:7,35; **28**:16,26; **29**: 9
 WestJet, **25**:32,38; **30**:7

Transports routiers

Transport par camion et par autocar
 Accord de libre-échange nord-américain, **2**:23-4,31-2; **5**:23-4; **6**:28
 Alliance canadienne du camionnage, **2**:48-9,53; **3**:21-3; **4**:5; **5**:4-5, 9-10; **6**:11,18,30
 Association canadienne de transports industriels, **4**:4-6,8-9,14
 Association des manufacturiers canadiens, **3**:15,24
 Association des produits forestiers du Canada, **4**:18-20
 Bureau de la sécurité des transports du Canada, **2**:19,21
 Camionneurs indépendants, **6**:12,17,19
 Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière, **2**:31-3,38; **3**:12,14, 22-3
 Certificat d'aptitudes en matière de sécurité, **2**:7-8,40,53,58; **3**:7,13, 29; **4**:5,11; **5**:12-3; **6**:33,37; **10**:8
 Code national de sécurité, **2**:8,10-2,14-5,17-20,22-3,25-6,28,30,33, 38-43,49-50,52,54,57; **3**:5-8,10,12-3,15-6,18,20-1,23-4,26,28; **4**:6, 10-3,15,25-6; **5**:6-13,17-9; **6**:13,29-32,35,37,39; **10**:9,25-6
 Commercial Vehicle Safety Alliance Standard, **2**:20,48; **3**:7,15-9; **5**:9
 Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM), **2**:22,24,26-7,29,33,36,49-50,52,56-7; **3**:4-7,9,12-4,19-20,22,26-7; **4**:6,10,26; **5**:7,20
 Conseil canadien des ministres des Transports, **5**:4-5; **6**:26,33,36
 Conseil du Trésor, **5**:7,11
 Conseil fédéral-provincial des sous-ministres responsables des transports et de la sécurité routière, **5**:8,20
 Cotes de sécurité, **2**:11-2,20-1,26-7,29-30,48-52,54-5,59-60,62-4; **3**:5-7,14-6,23-7; **4**:12,14; **5**:7-8,11,13-5,19,22; **6**:30-1
 Courtiers en cargaisons, **6**:12,19-20
 Dimension des camions, **2**:29-30,42; **3**:11-2,14; **4**:21,25
 Enquêtes sur les accidents, **2**:16,19
 Financement du réseau routier, **2**:28-9; **4**:9,12
 Grains du Canada, Loi, **6**:27-9
 Heures de travail des camionneurs, **2**:17-23,29,32-6,41-7,55-6,61-3; **3**:8-11,15,20-2,28; **4**:22,25; **5**:10-1,13,15; **6**:9-10,15-8,21,37-8
 Industrie du camionnage, **2**:6,10-1,32-3,53,60; **4**:7,11-5,17-8,23-4,27; **5**:417,21
 Infrastructures routières, **2**:28-30; **3**:19; **4**:7-9,12,15-7; **5**:16; **6**:32
 Pouvoir constitutionnel de réglementer, **2**:6,11
 Produits endommagés, **4**:25,27-8
 Projet boîte noire, **3**:11-2
 Responsabilités des camionneurs, **6**:9-13,20
 Revenu des camionneurs, **2**:43-7,61; **6**:8-9,14-5,17-8
 Sécurité des chargements, **5**:13,20-1
 Sécurité routière, **2**:7-8,10-1,15-9,23-5,31,35-7,39,41-2,47-8,58; **3**:14,17; **4**:5,12,15-8,23-5; **5**:6-7,16-7; **6**:9,15,24,31
 Transports, ministère, **2**:11,13,16,18,21-2,25-7,29-30,43,45,48-54; **3**:4-6,11,17,21,27; **4**:4-5,20,24; **5**:5-8,10,20-1,23,25-6,33
 Transporteurs extra-provinciaux
 Camionnage, **2**:12-3,23-4,28,33,56-8; **4**:18-23,26-7; **5**:17-8,23; **6**:27-8
 Réglementation de la sécurité, **2**:9-10,12,14-5,25-7,32,40,50-1,59; **3**:5-6,11,19-20,28-9; **4**:4-5,9-11,19-21; **5**:7,23-4; **6**:13,33,38
 Transporteur public, **6**:27-8

Tribunal d'appel des transports du Canada

Aéronautique, Loi, **17**:7-8,18,30,33-4,40; **18**:20
 Association canadienne de droit maritime, **12**:4-5,7-8; **13**:18-20; **18**: 7-10,13,17-8
 Association des armateurs canadiens, **18**:7-8,17-8
 Association des chemins de fer du Canada, **18**:7,21-3

Tribunal d'appel des transports du Canada — Suite

Cour fédérale, Loi, 17:17; 18:11,16
 Cour fédérale du Canada, 17:16,27,29-30,33,37; 18:20-1
 Cour suprême du Canada, 17:16,27
 Création, 17:6-9,20-6,28,35,40; 18:7-8,10-4,18,23,25-6
 Délivrance des licences, 17:8,11-2,16,34,41-2
 Droit maritime, 18:17
 Fédération maritime du Canada, 17:24-5,39; 18:7,17-8
 Industrie ferroviaire, 18:26-7
 Marine marchande, Loi, 17:7-8,11-2,14,17-9,25-7,30; 18:7-13,18-9
 Membres, 17:9-10,21-3
 Mode alternatif des règlements des conflits, 17:35,38; 18:16
 Sanctions administratives, 17:6-9,12,21,24-33-4,37; 18:10,12,19,24,26
 Sanctions administratives pécuniaires, 17:7,12,16; 18:8,13-4
 Sécurité ferroviaire, Loi, 17:7-8,13,18; 18:22-3,25-6
 Sûreté du transport maritime, Loi, 17:7-8,12,20,25
 Transport des véhicules automobiles, Loi, 17:9,15
 Transports, ministère, 17:6-8,12,14,17,26-7,29,34-7,39,41-2; 18:9,13,22,24-5
 Tribunal de l'aviation civile, 17:7,9,13,16-25,31,33-6,39-43; 18:7,15-6,19

WITNESSES AND ADVISERS

Allen, Gwill, Senior Economist and Strategic Policy Advisor,
 Competition Policy Branch, Competition Bureau
 Intercity busing industry, examination, 29:14,17

Auld, Connie, President, Senior Active Living Centre
 Intercity busing industry, examination, 23:96-8,103,106,108-9

Baird, Brenda, Director General, Surface Programs and Divestiture,
 Transport Department
 Bill S-5, 1:17-22,35

Baker, John M., Senior Vice-President and General Counsel, Air Canada
 Bill C-38, 19:29-32,34-44

Baldwin, Gord, Director, Transportation Division, Statistics Canada
 Intercity busing industry, examination, 21:33-6

Beaulieu, Richard, Researcher, Transportation Economics, Transport
 2000 Québec
 Intercity busing industry, examination, 22:61

Bélanger, Gilles, President, Chief Executive Officer, Shipping
 Federation of Canada
 Bill C-14, 11:4-10,12-9

Bergamini, Massimo, Vice-President, Public Affairs, Canadian
 Trucking Alliance
 Bill S-3, 2:53-4,58-9,63

Besser, Sherril, Senior Counsel, Legal Services, Transport Department
 Bill C-34, 17:16-7,19
 Bill C-44, 20:12,23-4

Blair, David, Lawyer, Gagné Letarte, Canadian Transport Lawyers
 Association
 Intercity busing industry, examination, 28:17,22-26,29-31

Blasioli, Dan, Legal Counsel, Environment Department, Legal
 Services, Justice Department
 Bill C-14, 10:45

Boucher, Gaétan, Director General, Safety Programs, Strategies and
 Coordination, Transport Department
 Bill C-34, 17:7-11,13-6,18-23

TÉMOINS ET CONSEILLERS

Allen, Gwill, économiste principal et conseiller en politique stratégique,
 Direction de la politique de la concurrence, Bureau de la concurrence
 Industrie du transport urbain par autocar, étude, 29:14,17

Auld, Connie, présidente, Centre de vie active pour les aînés
 Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:96-8,103,106,108-9

Baird, Brenda, directrice générale, Programme de surface et cessions,
 ministère des Transports
 Projet de loi S-5, 1:17-22,35

Baker, John M., premier vice-président et conseiller juridique général,
 Air Canada
 Projet de loi C-38, 19:29-32,34-44

Baldwin, Gord, directeur, Division des transports, Statistique Canada
 Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:33-6

Beaulieu, Richard, chercheur, Économie des transports, Transport 2000
 Québec
 Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:61

Bélanger, Gilles, président, directeur-général, Fédération maritime du
 Canada
 Projet de loi C-14, 11:4-10,12-9

Bergamini, Massimo, vice-président, Affaires publiques, Alliance
 canadienne du camionnage
 Projet de loi S-3, 2:53-4,58-9,63

Besser, Sherril, avocate-conseil, Services juridiques, ministère des
 Transports
 Projet de loi C-34, 17:16-7,19
 Projet de loi C-44, 20:12,23-4

Blair, David, avocat, Gagné Letarte, Canadian Transport Lawyers
 Association
 Industrie du transport urbain par autocar, étude, 28:17,22-6,29-31

Blasioli, Dan, conseiller juridique, Services juridiques, ministère de
 l'Environnement, ministère de la Justice
 Projet de loi C-14, 10:45

- Brennan, Martin**, Special advisor to the Committee
Bill S-3, 2:45; 4:16; 6:28,34,38-9
- Brookins, George**, Owner, Trius Tours Ltd.
Intercity busing industry, examination, 23:57-60
- Brunet, André**, Member, Executive Council, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Intercity busing industry, examination, 22:64-9,71-3
- Bryanton, Olive**, Coordinator, Senior Federation of Prince Edward Island
Intercity busing industry, examination, 23:92-6,103-11
- Buckolz, Joan**, Manager of Administration and Information Services – Passenger, Ontario Northland
Intercity busing industry, examination, 26:44-6,48-51
- Burley, Ray**, Chairman of the Board, Operator of Can-ar Coach Service, Ontario Motor Coach Association
Intercity busing industry, examination, 26:63-9,72-3
- Cafferkey, Michael G.**, General Manager, Gray Line Victoria
Intercity busing industry, examination, 24:6-20
- Campbell, Denis**, Vice-President, Atlantic Tours Gray Line
Intercity busing industry, examination, 23:50-6
- Carroll, Dave**, Director, Safety and Maintenance, Ontario Motor Coach Association
Intercity busing industry, examination, 26:62-8
- Christle, Darren**, Director, Transportation Safety and Regulations, Canadian Council of Motor Transport Administrators
Bill S-3, 3:4-28
- Church, David W.**, Director, Transportation, Recycling & Purchasing, Forest Products Association of Canada
Bill S-3, 4:19-22,24-7
- Cody-Rice, Edith**, Senior Legal Counsel, Canadian Broadcasting Corporation
Bill S-7, 9:14
- Colborne, Michael J.**, Chief Operating Officer, Pacific Western Transportation
Intercity busing industry, examination, 21:58-69
- Collenette, Hon. David**, Minister of Transport
Bill C-14, 10:6-25
Bill C-38, 19:14-27
Bill C-44, 20:44-62
Bill S-3, 2:6-11,13-6
- Colville, David**, Chairman, Canadian Radio-Television and Telecommunications Commission
Bill S-7, 9:26-37,40-1
- Cooper, Graham**, Senior Vice-President, Canadian Trucking Alliance
Bill S-3, 2:48-52,54-64
- Crawford, Marie**, Assistant Administrative Director, Union of British Columbia Municipalities
Intercity busing industry, examination, 24:52
- Crow, Brian**, President, Ontario Motor Coach Association, President, Motor Coach Canada
Intercity busing industry, examination, 22:78-81,86-90,92-3; 24:32-46; 26:69-76
- Boucher, Gaétan**, directeur général, Programmes de sécurité, Stratégie et coordination, ministère des Transports
Projet de loi C-34, 17:7-11,13-6,18-23
- Brennan, Martin**, expert-conseil auprès du Comité
Projet de loi S-3, 2:45; 4:16; 6:28,34,38-9
- Brookins, George**, propriétaire, Trius Tours Ltd.
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:57-60
- Brunet, André**, membre, Conseil exécutif, Conseil régional de développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:64-9,71-3
- Bryanton, Olive**, coordonnatrice, Fédération des personnes âgées de l'Île-du-Prince-Édouard
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:92-6,103-11
- Buckolz, Joan**, responsable des services d'administration et d'information des voyageurs, Ontario Northland
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 26:44-6,48-51
- Burley, Ray**, président du Conseil, exploitant de Can-ar Coach Service, Ontario Motor Coach Association
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 26:63-9,72-3
- Cafferkey, Michael G.**, directeur général, Gray Line Victoria
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 24:6-20
- Campbell, Denis**, vice-président, Atlantic Tours Gray Line
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:50-6
- Carroll, Dave**, directeur, Sécurité et entretien, Ontario Motor Coach Association
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 26:62-8
- Christle, Darren**, directeur, Sécurité des transports et des règlements, Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
Projet de loi S-3, 3:4-28
- Church, David W.**, directeur, Transport, recyclage et achats, Association des produits forestiers du Canada
Projet de loi S-3, 4:19-22,24-7
- Cody-Rice, Edith**, première conseillère juridique, Société Radio-Canada
Projet de loi S-7, 9:14
- Colborne, Michael J.**, directeur de l'exploitation, Pacific Western Transportation
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:58-69
- Collenette, honorable David**, ministre des Transports
Projet de loi C-14, 10:6-25
Projet de loi C-38, 19:14-27
Projet de loi C-44, 20:44-62
Projet de loi S-3, 2:6-11,13-6
- Colville, David**, président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
Projet de loi S-7, 9:26-37,40-1
- Cooper, Graham**, vice-président principal, Alliance canadienne du camionnage
Projet de loi S-3, 2:48-52,54-64
- Crawford, Mary**, directrice administrative adjointe, Union of British Columbia Municipalities
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 24:52

Cunningham, Hans, President, Union of British Columbia Municipalities
Intercity busing industry, examination, **24**:47-55

Currie, J.A. (Sandy), Executive Director, Canadian Marine
Manufacturers Association
Bill C-14, **11**:20-32
Bill S-26, **32**:5-27

Cutler, Judy, Director of Communications, Canadian Association of
Retired Persons
Intercity busing industry, examination, **26**:76,79-80,82-5,87-9

Davidson, Robert A., Assistant Director, Facilitation Services,
International Air Transportation Association
Bill C-44, **20**:25-9,31-43

Dawes, Peter, Senior Policy Advisor, Passenger Transportation,
Alberta Transport Department
Intercity busing industry, examination, **25**:6-20,22-7

Desparois, Michel, Manager, Marine Communications and Traffic
Services; former Manager, Office of Boating Safety, Fisheries and
Oceans Department
Bill C-14, **14**:36,42

Devlin, James J., President, Coach Canada
Intercity busing industry, examination, **26**:24-41,

Di Sanza, Emile, Director, Motor Carrier Policy, Transport Department
Bill C-14, **10**:25-7,29
Intercity busing industry, examination, **21**:9-13,15-26

Dimitrijevic, Andre, Executive Director, Internal Trade Secretariat
Intercity busing industry, examination, **25**:43-50

Donolo, Peter, Senior Vice-President, Corporate Affairs and Government
Relations, Air Canada
Bill C-38, **19**:27-44

Downs, André, Deputy Commissioner of Competition, Competition
Policy Branch, Competition Bureau
Intercity busing industry, examination, **29**:4-20

Dufour, Valérie, Director General, Air Policy, Transport Department
Bill S-33, **15**:5-15

Eggen, Shelden, Director, Motor Coach Canada
Intercity busing industry, examination, **24**:40-1,43,47

Elash, Dan M., General Manager, Blue Water Bridge Authority
Bill S-5, **1**:22-34

Ellard, Kimberly, Director, Strategies and Issues, Transport Department
Bill C-34, **17**:12-5,19

Elliot, William, Assistant Deputy Minister, Safety and Security Group,
Transport Department
Bill C-44, **20**:8-9,14-22,50
Bill S-3, **2**:11,17-9,21-5,28-9

Evans, Bob, Executive Director, Canadians for Responsible and Safe
Highways
Bill S-3, **2**:31-48

Ferguson, Ross, President, Airport Ground Transportation Association
Intercity busing industry, examination, **30**:6-17

Fischer, Alexandra, TRAX, Coordinator, Active and Safe Routes to
School Coordinator, Ecology Action Centre
Intercity busing industry, examination, **23**:85-7,89-91

Crow, Brian, président, Ontario Motor Coach Association, président,
Motor Coach Canada
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:78-81,86-90,92-3;
24:32-46; **26**:69-76

Cunningham, Hans, président, Union of British Columbia Municipalities
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:47-55

Currie, J.A. (Sandy), directeur général, Association canadienne des
manufacturiers de produits nautiques
Projet de loi C-14, **11**:20-32
Projet de loi S-26, **32**:5-27

Cutler, Judy, directrice des Communications, Association canadienne
des retraités
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **26**:76,79-80,82-5,87-9

Davidson, Robert A., directeur adjoint, Services de facilitation,
Association internationale du transport aérien
Projet de loi C-44, **20**:25-9,31-43

Dawes, Peter, conseiller principal en politiques, Transport des voyageurs,
Alberta Transport Department
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **25**:6-20,22-7

Desparois, Michel, gestionnaire, Services de communications et de trafic
maritime, ancien gestionnaire, Bureau de la sécurité nautique, ministère
des Pêches et des Océans
Projet de loi C-14, **14**:36,42

Devlin, James J., président, Coach Canada
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **26**:24-41,

Di Sanza, Emile, directeur, Examen de la Loi sur les transports routiers
au Canada, ministère des Transports
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **21**:9-13,15-26
Projet de loi C-14, **10**:25-7,29

Dimitrijevic, Andre, directeur exécutif, Secrétariat du commerce
intérieur
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **25**:43-50

Donolo, Peter, premier vice-président, Affaires de l'entreprise et
Relations gouvernementales, Air Canada
Projet de loi C-38, **19**:27-44

Downs, André, sous-commissaire, Direction de la politique de la
concurrence, Bureau de la concurrence
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **29**:4-20

Dufour, Valérie, directrice générale, Politiques du transport aérien,
ministère des Transports
Projet de loi S-33, **15**:5-15

Eggen, Shelden, directeur, Motor Coach Canada
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:40-1,43,47

Elash, Dan M., directeur général, Administration du pont Blue Water
Projet de loi S-5, **1**:22-34

Ellard, Kimberly, directrice, Stratégies et enjeux, ministère des
Transports
Projet de loi C-34, **17**:12-5,19

Elliot, William, sous-ministre adjoint, Groupe de la sécurité et de la
sûreté, ministère des Transports
Projet de loi C-44, **20**:8-9,14-22,50
Projet de loi S-3, **2**:11,17-9,21-5,28-9

- Fortin, Christian**, Senior Analyst, Rural Secretariat
Intercity busing industry, examination, 27:13
- Fournier, Jean-Pierre**, member of the executive, Solidarité rurale du Québec
Intercity busing industry, examination, 22:39-44,46-51,54
- Gauthier, Gérald**, Director, Industry Liaison, Railway Association of Canada
Bill C-34, 18:23-6
- Gervais, Roger**, President, Motor Coach Canada
Intercity busing industry, examination, 22:85,89,93-4
- Gilbert, Hugo**, Director General, InterCar
Intercity busing industry, examination, 22:7-25
- Girard, Romain**, Executive Vice-President, Quebec Bus Owners Association, InterCar
Intercity busing industry, examination, 22:7,19,26,81-6,91-2
- Gleberzon, Bill**, Associate Executive Director, Canadian Association of Retired Persons
Intercity busing industry, examination, 26:76-89
- Goffin, David W.**, Secretary-Treasurer, Vice-President, Canadian Chemical Producers Association, Canadian Shipowners Council
Bill C-14, 13:42-3,45,50
- Gould, James E.**, President, Canadian Maritime Law Association
Bill C-14, 12:4-12
- Gow, Harry**, President, Transport 2000
Intercity busing industry, examination, 21:38-58
- Guiron, Steven**, Senior Director, Regulatory Affairs and Strategic Planning, Canadian Broadcasting Corporation
Bill S-7, 9:19,23
- Hadfield, Jim**, President, Chief Executive Officer, Saskatchewan Transportation Company
Intercity busing industry, examination, 32:33-41,45-7
- Hannah, Mark**, General Manager, Pacific Western Transportation
Intercity busing industry, examination, 21:59-68
- Harding, John**, Assistant General Manager, DRL Coachlines
Intercity busing industry, examination, 23:60-75
- Hicks, Brian**, IT Coordinator, Tourism Industry Association of Nova Scotia
Intercity busing industry, examination, 23:75-83
- Hicks, Brian E.**, Senior Analyst, Surface Divestiture, Transport Department
Bill S-5, 1:18-9,21
- Holland, Bill**, Past President, British Columbia Old Age Pensioners Organization
Intercity busing industry, examination, 24:55-9
- Irving, Ron**, President, Senior College of Prince Edward Island
Intercity busing industry, examination, 23:98-100,104,107,109-11
- Janigan, Michael**, Executive Director, Public Interest Advocacy Centre
Bill S-7, 7:29-41
- Jones, Chris**, Director, Federal-Provincial Government Liaison, Railway Association of Canada
Bill C-34, 18:21-2,27
- Evans, Bob**, directeur exécutif, Canadiennes et Canadiens pour la sécurité routière
Projet de loi S-3, 2:31-48
- Ferguson, Ross**, président, Airport Ground Transportation Association
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 30:6-17
- Fischer, Alexandra**, coordonnatrice du système TRAX, coordonnatrice du Programme Aller-Retour actif et sécuritaire pour l'école, Ecology Action Centre
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:85-7,89-91
- Fortin, Christian**, analyste principal, Secrétariat rural
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 27:13
- Fournier, Jean-Pierre**, membre de l'exécutif, Solidarité rurale du Québec
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:39-44,46-51,54
- Gauthier, Gérald**, directeur, Relations avec l'industrie, Association des chemins de fer du Canada
Projet de loi C-34, 18:23-6
- Gervais, Roger**, président, Motor Coach Canada
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:85,89,93-4
- Gilbert, Hugo**, directeur général, InterCar
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:7-25
- Girard, Romain**, vice-président exécutif, Association des propriétaires d'autobus du Québec, InterCar
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 22:7,19,26,81-6,91-2
- Gleberzon, Bill**, directeur exécutif associé, Association canadienne des individus retraités
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 26:76-89
- Goffin, David W.**, secrétaire-trésorier, vice-président, Association canadienne des fabricants de produits chimiques, Canadian Shipowners Council
Projet de loi C-14, 13:42-3,45,50
- Gould, James E.**, président, Association canadienne de droit maritime
Projet de loi C-14, 12:4-12
- Gow, Harry**, président, Transport 2000
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:38-58
- Guiron, Steven**, premier directeur, Planification stratégique et affaires réglementaires, Société Radio-Canada
Projet de loi S-7, 9:19,23
- Hadfield, Jim**, président-directeur général, Saskatchewan Transportation Company
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 32:33-41,45-7
- Hannah, Mark**, directeur général, Pacific Western Transportation
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 21:59-68
- Harding, John**, directeur général adjoint, DRL Coachlines
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:60-75
- Hicks, Brian**, coordonnateur à la technologie de l'information, Tourism Industry Association of Nova Scotia
Industrie du transport urbain par autocar, étude, 23:75-83
- Hicks, Brian E.**, analyste principal, Cessions des installations de surface, ministère des Transports
Projet de loi S-5, 1:18-9,21

Jordan, Michael, Director, CP Ships, Interested Carrier Working Group
Bill C-14, **13**:51-63

Kinshenblatt, Morrie, Head, Off-Road Regulations Section,
Environment Department
Bill C-14, **10**:45-6

Kuhn, H.J. (George), Executive Director, Canadian International Freight
Forwarders Association Inc.
Bill C-14, **12**:13-7,19-21,24-7

Landry, Paul, President, Chief Executive Officer, British Columbia
Trucking Association
Intercity busing industry, examination, **24**:62-9,71-4,76

Langis, Sylvain, President, Canadian Bus Association
Intercity busing industry, examination, **22**:73-8,80-4,86-94

Lanteigne, Rejean, Vice-President, Operations, Canadian Shipowners
Association
Bill C-14, **13**:11-4,16-22,24-5

Lay, Joan, President, Canadian Pensioners Concerned – Nova Scotia
Intercity busing industry, examination, **23**:100-5,110

Le Blanc, Edward, President, Associated Conferences Secretariat,
Interested Carrier Working Group
Bill C-14, **13**:59

Leck, Brian, Honourary Counsel, Canadian Urban Transit Association
Intercity busing industry, examination, **30**:20-4,28,31

Leclerc, André, Director General, Kéroul
Intercity busing industry, examination, **22**:26-7,30-9

Legars, Anne, Director, Policy and Government Affairs, Shipping
Federation of Canada
Bill C-14, **11**:7-9,11,13,15-20
Bill C-34, **17**:24-33

Lilley, Wayne, Manager, National Safety Code and Operating Authority,
Alberta Transport Department
Intercity busing industry, examination, **25**:12,14,17-8,20-2,24

Little, Stephen, Chair, Advisory Committee on Accessible
Transportation, Advisory Council on Accessible Transportation
Intercity busing industry, examination, **26**:52-62

MacGillivray, Lisa, President, Canadian Industrial Transportation
Association, Canadian Shipowners Council
Bill S-3, **4**:4-15,18

MacKay, J.Clifford, President and Chief Executive Officer, Air
Transport Association of Canada
Bill C-44, **20**:24-5,27-8,30-4,36,38-41,43
Bill S-33, **15**:15-6,18,24,26

MacNab, Elizabeth, Counsel, Legal Services, Transport Department
Bill S-3, **2**:24-5; **6**:28-9

Maheux, Pierre, Vice-President, Autobus Maheux
Intercity busing industry, examination, **27**:20-37

Markey, Stephen, Vice-President, Government Relations and Regulations
Affairs, Air Canada
Bill C-38, **19**:34-6,42

Meisner, Tim, Director, Policy and Legislation, Fisheries and Oceans
Department
Bill C-14, **13**:32,38

Holland, Bill, président précédent, British Columbia Old Age Pensioners
Organization
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:55-9

Irving, Ron, président, Senior College of Prince Edward Island
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:98-100,104,107,
109-11

Janigan, Michael, directeur exécutif, Centre pour la défense de l'intérêt
public
Projet de loi S-7, **7**:29-41

Jones, Chris, directeur, Relations avec les gouvernements fédéral et
provinciaux, Association des chemins de fer du Canada
Projet de loi C-34, **18**:21-2,27

Jordan, Michael, directeur, CP Navigation, Interested Carrier Working
Group
Projet de loi C-14, **13**:51-63

Kinshenblatt, Morrie, chef, Réglementation hors route, ministère de
l'Environnement
Projet de loi C-14, **10**:45-6

Kuhn, H.J. (George), directeur général, Association des transitaires
internationaux canadiens Inc.
Projet de loi C-14, **12**:13-7,19-21,24-7

Landry, Paul, président-directeur général, British Columbia
Trucking Association
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:62-9,71-4,76

Langis, Sylvain, président, Association canadienne de l'autobus
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:73-8,80-4,86-94

Lanteigne, Rejean, vice-président, Opérations, Association des
armateurs canadiens
Projet de loi C-14, **13**:11-4,16-22,24-5

Lay, Joan, présidente, Corporation canadienne des retraités intéressés de
la Nouvelle-Écosse
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:100-5,110

Le Blanc, Edward, président, Associated Conferences Secretariat,
Interested Carrier Working Group
Projet de loi C-14, **13**:59

Leck, Brian, conseiller juridique honoraire, Association canadienne du
transport urbain
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **30**:20-4,28,31

Leclerc, André, directeur général, Kéroul
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:26-7,30-9

Legars, Anne, directrice, Politiques et affaires gouvernementales,
Fédération maritime du Canada
Projet de loi C-14, **11**:7-9,11,13,15-20
Projet de loi C-34, **17**:24-33

Lilley, Wayne, gestionnaire, Code national de sécurité et exploitation,
Alberta Transport Department
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **25**:12,14,17-8,20-2,24,

Little, Stephen, président, Comité consultatif sur le transport accessible,
Conseil consultatif sur le transport accessible
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **26**:52-62

MacGillivray, Lisa, présidente, Association canadienne de transport
industriel, Canadian Shipowners Council
Projet de loi S-3, **4**:4-15,18

- Melanson, Mike**, Director of Operations, SMT/Acadian Lines
Intercity busing industry, examination, **23**:40-1,43-50
- Mitchell, Donna**, Executive Director, Rural Secretariat
Intercity busing industry, examination, **27**:4-19,
- Monteiro, Joseph**, Economist, Competition Policy Branch, Competition Bureau
Intercity busing industry, examination, **29**:11-2,14,18-20
- Moreira, William**, Vice-President, Atlantic, Canadian Maritime Law Association
Bill C-34, **18**:8-21
- Morrison, Donald N.** President, Canadian Shipowners Association
Bill C-14, **13**:6-11,15-8,20-3
Bill C-34, **18**:7-8,13-4,18-9
- Mueller, Walter**, Secretary General, Canadian Shipowners Council
Bill C-14, **13**:38-51
- Negggers, Carl**, Assistant Deputy Minister, Policy and Planning Division, Saskatchewan Department of Highways and Transportation
Intercity busing industry, examination, **32**:29-33,37,40-4
- Norris, Douglas A.**, Director General, Census and Demographic Statistics Branch, Statistics Canada
Intercity busing industry, examination, **21**:26-33,36-7
- Odell, Bob**, General Manager, SMT/Acadian Lines
Intercity busing industry, examination, **23**:36-50
- Orrbine, Brian**, Senior Policy Advisor, Road Safety Programs, Transport Department
Intercity busing industry, examination, **21**:19-20
- O'Sullivan, Marc**, Director General, Broadcasting Policy and Innovation, Canadian Heritage Department
Bill S-7, **9**:37-43
- Parisien, Normand**, Director, Coordinator, Transport 2000 Quebec
Intercity busing industry, examination, **22**:56-64
- Patrice, Michel**, Clerk of the Committee
Bill C-44, **20**:74-5
Bill S-7, **9**:40
Organization meeting, **1**:10-3
- Pearce, John**, Executive Director, Transport 2000 Atlantic
Intercity busing industry, examination, **23**:22-36
- Pike, Roger**, Senior Vice-President, Operations Canada, Greyhound Canada Transportation Corporation
Intercity busing industry, examination, **25**:27-43
- Plouffe, Louise**, Manager, Knowledge Development Section, Division of Aging and Seniors, Health Department
Intercity busing industry, examination, **31**:35-6
- Prentice, Barry E.**, Director, Transport Institute
Intercity busing industry, examination, **25**:51-63
- Radwanski, George**, Privacy Commissioner, Office of the Privacy Commissioner
Bill C-44, **20**:62-72
- Rainville, Anne-Marie**, Director of Public Affairs, Solidarité rurale du Québec
Intercity busing industry, examination, **22**:44-55
- MacKay, J.Clifford**, président et directeur général, Association du transport aérien du Canada
Projet de loi C-44, **20**:24-5,27-8,30-4,36,38-41,43
Projet de loi S-33, **15**:15-6,18-9,24,26
- MacNab, Elizabeth**, conseillère juridique, Services juridiques, ministère des Transports
Projet de loi S-3, **2**:24-5; **6**:28-9
- Maheux, Pierre**, vice-président, Autobus Maheux
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **27**:20-37
- Markey, Stephen**, vice-président, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, Air Canada
Projet de loi C-38, **19**:34-6,42
- Meisner, Tim**, directeur, Politiques et législation, Pêches et Océans, ministère des
Projet de loi C-14, **14**:32,38
- Melanson, Mike**, directeur de l'exploitation, SMT/Acadian Lines
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:40-1,43-50
- Mitchell, Donna**, directrice exécutive, Secrétariat rural
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **27**:4-19,
- Monteiro, Joseph**, économiste, Direction de la politique de la concurrence, Bureau de la concurrence
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **29**:11-2,14,18-20
- Moreira, William**, vice-président, Atlantique, Association canadienne du droit maritime
Projet de loi C-34, **18**:8-21
- Morrison, Donald N.**, président, Association des armateurs canadiens
Projet de loi C-14, **13**:6-11,15-8,20-3
Projet de loi C-34, **18**:7-8,13-4,18-9
- Mueller, Walter**, secrétaire général, Canadian Shipowners Council
Projet de loi C-14, **13**:38-51
- Negggers, Carl**, sous-ministre adjoint, Division des politiques et de la planification, Saskatchewan Department of Highways and Transportation
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **32**:29-33,37,40-4
- Norris, Douglas A.**, directeur général, Direction de la statistique démographique et du recensement, Statistique Canada
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **21**:26-33,36-7
- Odell, Bob**, directeur général, SMT/Acadian Lines
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:36-50
- Orrbine, Brian**, conseiller principal en politique, Programmes de la sécurité routière, ministère des Transports
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **21**:19-20
- O'Sullivan, Marc**, directeur général, Politique de la radiodiffusion et innovation, ministère du Patrimoine canadien
Projet de loi S-7, **9**:37-43
- Parisien, Normand**, directeur, coordonnateur, Transport 2000 Québec
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:56-64
- Patrice, Michel**, greffier du Comité
Projet de loi C-44, **20**:74-5
Projet de loi S-7, **9**:40
Réunion d'organisation, **1**:10-3
- Pearce, John**, directeur exécutif, Transport 2000 Atlantic
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:22-36

- Raymaker, Patricia**, President, National Advisory Council on Aging
Intercity busing industry, examination, **31**:28-39
- Read, John A.**, Director General, Transport of Dangerous Goods,
Transport Department
Bill C-44, **20**:10-5,17,22-3,47-9,52,57-60
- Rioux, Martine**, Development Officer, Conseil régional de
développement de l'Abitibi-Témiscamingue
Intercity busing industry, examination, **22**:69-70,73
- Roschlau, Michael**, President and Chief Executive Officer, Canadian
Urban Transit Association
Intercity busing industry, examination, **30**:18-20,24-32
- Roy, Guylaine**, Director General, Surface Transportation Policy,
Transport Department
Intercity busing industry, examination, **21**:6-15,17-8,20-6
- Rysanek, Jerry**, Director, International Marine Policy and Liability,
Transport Department
Bill C-14, **10**:32-3,42-3
- Saheb-Ettaba, Aziz**, Counsel, Legal Services, Fisheries and Oceans
Department
Bill C-14, **10**:34-5
- St-Martin, Johanne**, Transport-Development Assistant, Kéroul
Intercity busing industry, examination, **22**:27-35,37-9
- Saul, Dean**, Lawyer, Gowling Lafleur Henderson, Canadian Transport
Lawyers Association
Intercity busing industry, examination, **28**:11-6,18-33
- Schrempf, Susan**, Senior Director Marine Services and Service
Improvement, Ontario Northland
Intercity busing industry, examination, **26**:41-51
- Sébastien, Jean**, Delegate, Action-Réseau Québec
Bill S-7, **7**:18-27
- Sénécal, Louise-Hélène**, Assistant General Counsel, Litigation;
Air Transport Association of Canada
Bill S-33, **15**:16-26
- Shephard, Brad**, Director, Pricing and Scheduling, Greyhound Canada
Transportation Corporation
Intercity busing industry, examination, **25**:35-6,
- Smith, Faye**, Chair, Chief Executive Officer, Civil Aviation Tribunal
Bill C-34, **17**:33-43
- Soberman, Richard**, Professor Emeritus of Civil Engineering, University
of Toronto
Intercity busing industry, examination, **26**:6-24
- Sodero, Stephanie**, TRAX, Coordinator, Active and Safe Routes to
School Coordinator, Ecology Action Centre
Intercity busing industry, examination, **23**:83-5,87-92
- Stonehouse, Don**, Manager, Transportation Policy, Nova Scotia
Transport Department
Intercity busing industry, examination, **23**:7-22
- Storie, Jim**, President, Vancouver Trolley Company, British Columbia
Trucking Association
Intercity busing industry, examination, **24**:66,69-70,74-8
- Streeter, Bud**, Director General, Marine Safety, Transport Department
Bill C-14, **10**:29-32,34-41,43-7; **14**:25-42
- Pike, Roger**, premier vice-président, Opérations Canada, Greyhound
Canada Transportation Corporation
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **25**:27-43
- Plouffe, Louise**, gestionnaire, Section du développement des
connaissances, Division du vieillissement et des aînés, ministère de
la Santé
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **31**:35-6
- Prentice, Barry E.**, directeur, Transport Institute
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **25**:51-63
- Radwanski, George**, Commissaire à la protection de la vie privée,
Commissariat à la protection de la vie privée du Canada
Projet de loi C-44, **20**:62-72
- Rainville, Anne-Marie**, directrice des affaires publiques, Solidarité
rurale du Québec
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:44-55
- Raymaker, Patricia**, présidente, Conseil consultatif sur le troisième âge
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **31**:28-39
- Read, John A.**, directeur général, Transport des marchandises
dangereuses, ministère des Transports
Projet de loi C-44, **20**:10-5,17,22-3,47-9,52,57-60
- Rioux, Martine**, agente de développement, Conseil de développement de
l'Abitibi-Témiscamingue
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:69-70,73
- Roschlau, Michael**, président-directeur général, Association canadienne
du transport urbain
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **30**:18-20,24-32
- Roy, Guylaine**, directrice générale, Politique de transport terrestre,
ministère des Transports
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **21**:6-15,17-8,20-6
- Rysanek, Jerry**, directeur, Politique maritime internationale et
responsabilité civile, ministère des Transports
Projet de loi C-14, **10**:32-3,42-3
- Saheb-Ettaba, Aziz**, avocat, Services juridiques, ministère des Pêches
et des Océans
Projet de loi C-14, **10**:34-5
- St-Martin, Johanne**, adjointe au développement-transport, Kéroul
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **22**:27-35,37-9
- Saul, Dean**, avocat, Gowling Lafleur Henderson, Canadian Transport
Lawyers Association
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **28**:11-6,18-33
- Schrempf, Susan**, directrice principale, Services maritimes et Programme
d'amélioration du service Ontario Northland
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **26**:41-51
- Sébastien, Jean**, délégué, Action-Réseau Québec
Projet de loi S-7, **7**:18-27
- Sénécal, Louise-Hélène**, avocate générale adjointe, Procédure;
Association du transport aérien du Canada
Projet de loi S-33, **15**:16-26
- Shephard, Brad**, directeur, Établissement des prix et ordonnancement,
Greyhound Canada Transportation Corporation
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **25**:35-6
- Smith, Faye**, présidente, directrice générale, Tribunal de l'aviation civile
Projet de loi C-34, **17**:33-43

- Swan, Bernie**, Transportation Policy Analyst, Nova Scotia Transport Department
Intercity busing industry, examination, **23**:12-3,15-20,22
- Sweet, Derek**, Acting Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Road Safety Programs, Transport Department
Bill S-3, **2**:9,11-2,15-6,18-21,24,26-7,29-30; **5**:5-24
- Terry, Paul**, Corporate Manager, Transportation & Logistics, Domtar Inc., Forest Products Association of Canada
Bill S-3, **4**:22-8
- Tremblay, Michel**, Vice-President, Strategy and Business Development, Canadian Broadcasting Corporation
Bill S-7, **9**:7-19,21-5
- Troy, Steve**, Director, Safety and Environmental Systems, Fisheries and Oceans Department
Bill C-14, **10**:33-5
- Tulipan, Gary**, Acting Director of Motor Carrier Policy, Transport Department
Bill S-3, **5**:17-8,24
- Turner, Peter** (Personal presentation)
Bill S-3, **6**:8-21
- Vollmer, Michael**, Vice-President, Recreation, Canadian Yachting Association
Bill C-14, **13**:26-38; **14**:10-25
- Waters, Bill** (Personal presentation)
Intercity busing industry, examination, **24**:20-32
- Watson, Dave**, President, OOCL, Interested Carrier Working Group
Bill C-14, **13**:61
- Yale, Janet**, President, Chief Executive Officer, Canadian Cable Television Association
Bill S-7, **8**:4-10,12-21
- Young, Tony**, Chairman, Seafreight Committee, Canadian International Freight Forwarders Association Inc.
Bill C-14, **12**:17-28
- Soberman, Richard**, professeur émérite de génie civil, University of Toronto
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **26**:6-24
- Sodero, Stephanie**, coordinatrice du système TRAX, coordinatrice du Programme aller-retour actif et sécuritaire pour l'école, Ecology Action Centre
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:83-5,87-92,
- Stonehouse, Don**, directeur, Politiques sur les transports, Nova Scotia Transport Department
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:7-22
- Storie, Jim**, président, Vancouver Trolley Company, British Columbia Trucking Association
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:66,69-70,74-8
- Streeter, Bud**, directeur général, Sécurité marine, ministère des Transports
Projet de loi C-14, **10**:29-32,34-41,43-7; **14**:25-42
- Swan, Bernie**, analyste des politiques sur les transports, Nova Scotia Transport Department
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **23**:12-3,15-20,22
- Sweet, Derek**, directeur général intérimaire, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Programmes de la sécurité routière, ministère des Transports
Projet de loi S-3, **2**:9,11-2,15-6,18-21,24,26-7,29-30; **5**:5-24
- Terry, Paul**, gestionnaire principal, Transport et logistique, Domtar Inc., Association des produits forestiers du Canada
Projet de loi S-3, **4**:22-8
- Tremblay, Michel**, vice-président, Stratégie et développement commercial, Société Radio-Canada
Projet de loi S-7, **9**:7-19,21-5
- Troy, Steve**, directeur, Système de sécurité et d'intervention environnementale, ministère des Pêches et des Océans
Projet de loi C-14, **10**:33-5
- Tulipan, Gary**, directeur intérimaire, Politique des transports routiers, ministère des Transports
Projet de loi S-3, **5**:17-8,24
- Turner, Peter** (présentation personnelle)
Projet de loi S-3, **6**:8-21
- Vollmer, Michael**, vice-président, navigation de plaisance, Association canadienne de yachting
Projet de loi C-14, **13**:26-38; **14**:10-25
- Waters, Bill** (présentation personnelle)
Industrie du transport urbain par autocar, étude, **24**:20-32
- Watson, Dave**, président, OOCL, Interested Carrier Working Group
Projet de loi C-14, **13**:61
- Yale, Janet**, présidente, directrice générale, Association canadienne de télévision par câble
Projet de loi S-7, **8**:4-10,12-21
- Young, Tony**, président, Comité sur le transport maritime, Association des transitaires internationaux canadiens Inc.
Projet de loi C-14, **12**:17-28



If undelivered, return COVER ONLY to:
Communication Canada – Publishing
Ottawa, Ontario K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Communication Canada – Édition
Ottawa (Ontario) K1A 0S9

